

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS (teine koda laiendatud koosseisus)

14. detsember 2005*

Kohtuasjas T-210/01,

General Electric Company, asukoht Fairfield, Connecticut (Ameerika Ühendriigid), esindajad: N. Green, C. Booth, QC, *barrister* J. Simor, *barrister* K. Bacon, *solicitor* S. Baxter, advokaat L. Vogel ja advokaat J. Vogel ning, algselt advokaat M. Van Kerckhove ning hiljem *solicitor* J. O'Leary, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

versus

Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: R. Lyal, P. Hellström ja F. Siredey-Garnier, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

keda toetasid menetlusse astujad

Rolls-Royce plc, asukoht London (Ühendkuningriik), esindaja: *solicitor* A. Renshaw,

ja

Rockwell Collins, Inc., asukoht Cedar Rapids, Iowa (Ameerika Ühendriigid),
esindajad: *solicitor* T. Soames, *solicitor* J. Davies ja *solicitor* A. Ryan ning advokaat
P. D. Camesasca,

menetlusse astujad,

mille esemeks on nõue tühistada komisjoni 3. juuli 2001. aasta otsus 2004/134/EÜ,
millega tunnistati koondumine kokkusobimatuks ühisturu ja EMP lepinguga (asi
nr COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell) (ELT 2004, L 48, lk 1),

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS
(teine koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: koja esimees J. Pirrung, kohtunikud V. Tiili, A. W. H. Meij, M. Vilaras ja
N. J. Forwood,

kohtusekretär: ametnik J. Plingers,

arvestades kirjalikus menetluses ja seejärel 27. mai 2004. aasta 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, korrigeeritud redaktsioonis avaldatud EÜT 1990, L 257, lk 13), mida viimati on muudetud nõukogu 30. juuni 1997. aasta määrusega (EÜ) nr 1310/97 (EÜT L 180, lk 1), (edaspidi korrigeeritud ja muudetud kujul „määrus nr 4064/89“), artikli 2 lõigetes 2 ja 3 on sätestatud:

„2. Koondumine, mis ei tekita ega tugevda turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel tõhus konkurents oleks ühisturus või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud, kuulutatakse ühisturuga kokkusobivaks.

3. Koondumine, mis tekitab või tugevdab turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel tõhus konkurents oleks ühisturus või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud, kuulutatakse ühisturuga kokkusobimatuks.”

Vaidluse taust

- 2 General Electric Company (edaspidi „GE” või „hageja”) on mitmekülgne tööstusettevõtja, kes tegeleb peamiselt lennukimootorite, kodumasinade, informaatikateenuste, energeetikasüsteemide, valgustuse, tööstuslike ja meditsiiniliste süsteemide, plastikmaterjalide, teleülekannete, finantsteenuste ja transporditeenuste valdkonnas.
- 3 Honeywell International Inc. on ettevõtja, kes tegutseb peamiselt aeronautikatoodete ja -teenuste, sõidukite, elektroonika, erikemikaalide, kõrgetasemeliste eksploatatsiooniomadustega polümeeride, transpordi- ja energiasüsteemide ning elamute ja tööstushoonete järelevalve turgudel.
- 4 22. oktoobril 2000 sõlmisid GE ja hageja kokkuleppe, mille kohaselt GE omandas Honeywelli kogu kapitali (edaspidi „koondumine”), mille tulemusel sai Honeywellist GE 100-protsendilise osalusega tütarettevõtja.
- 5 5. veebruaril 2001 sai komisjon koondumise kohta ametliku teate vastavalt määruse nr 4064/89 artiklile 4.
- 6 Asudes seisukohale, et määrust nr 4064/89 võib koondumisele kohaldada, otsustas komisjon 1. märtsil 2001 algatada nimetatud määruse artikli 6 lõike 1 punktis c ja Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) lepingu artiklis 57 sätestatud uurimismenetluse (edaspidi „menetluse alustamise otsus”).

- 7 15. märtsil 2001 esitasid GE ja Honeywell komisjonile menetluse alustamise otsuse kohta ühised märkused.
- 8 8. mail 2001 esitas komisjon GE-le vastuväiteteatise (edaspidi „VT”), millele GE vastas 24. mail 2001.
- 9 29. ja 30 mail 2001 toimus komisjoni, GE ja Honeywelli vaheline suuline arutelu.
- 10 Komisjonilt koondumisele heakskiidu saamise eesmärgil tegid GE ja Honeywell ühiselt 14. ja 28. juunil 2001 ettepaneku kahe järjestikuse seeria kohustuste võtmise kohta.
- 11 3. juulil 2001 võttis komisjon vastu otsuse 2004/134/EÜ (asi nr COMP/M.2220 — General Electric/Honeywell) (ELT 2004, L 48 lk 1), millega tunnistati koondumine ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobimatuks (edaspidi „vaidlustatud otsus”).

Vaidlustatud otsus

- 12 Vaidlustatud otsuse resolutiivosa on sõnastatud alljärgnevalt:

„Artikkel 1

[T]unnistada koondumine, millega [GE] omandab valitseva mõju Honeywell International Inc.-i üle, ühisturu ja EMP lepinguga kokkusobimatuks.

Artikkel 2

[Vaidlustatud otsuse] adressaat on

[GE].

[...]”

[Siin ja edaspidi on osundatud otsust tsiteeritud mitteametlikus tõlkes.]

- 13 Vaidlustatud otsuse põhjendustest võib teha alljärgneva kokkuvõtte.
- 14 Komisjoni arvates oli GE-l juba enne koondumist suuremõõtmeliste kommertslen-
nukite ja regionaalsete teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite
ülemaailmsel turul turgu valitsev seisund (vt selle kohta vastavalt vaidlustatud otsuse
põhjendused 45–83 ja 84–87 ning põhjendused 107–229). Tema tugev positsioon
turul, arvestades ka tema rahalist võimsust ja vertikaalset integreeritust õhusõidukite
liisimisse, olid muu hulgas asjaolud, mis võimaldasid järeldada, et hagejal on nendel
turgudel turgu valitsev seisund. Uurimise tulemused näitasid ka seda, et Honeywell
oli avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete (põhjendused 241–275) ja ärilennukite
reaktiivmootorite (põhjendused 88 ja 89) ning reaktiivmootorite käivitamiseks
vajalike seadmete peamine tootja eelkõige suuremõõtmeliste kommertslen-
nukite reaktiivmootorite, mis on reaktiivmootorite tootmisel keskse tähtsusega (põhjen-
dused 331–340).

15 Kahe ettevõtja tegevuse ühendamine oleks kaasa toonud turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise paljudel turgudel. Eelkõige leidis komisjon, et GE olemasolev turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite ülemaailmsel turul tugevneb koondumise „vertikaalsete” mõjude tõttu, mis tuleneb GE kui nimetatud reaktiivmootorite tootja tegevuse ja Honeywelli kui nimetatud reaktiivmootorite süüteseadmete tootja tegevuse integreerimisest (vaidlustatud otsuse põhjendused 419–427). Ta järeldas ka, et turgu valitsev seisund tekib erinevatel avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete ülemaailmsel turgudel, kus Honeywellil oli juba tugev seisund enne koondumist kahte liiki „konglomeraatmõjude” tõttu. Komisjoni sõnul olid need mõjud esiteks sellised, mis tulenesid protsessist, mida nimetatakse „turuosade ümberpaigutamiseks” (share shifting), mis seisneb hageja kontserni kuuluva GE Capitali rahalise võimsuse laienemises neile turgudele ja kaubanduslikes eelistes, mis tulenevad peamiselt hageja kontserni kuuluva teise äriühingu GE Capital Aviation Services’e (GECAS) õhusõidukite ostmisest ja liisimisest (põhjendused 342–348 ja 405–411). Teiseks prognoosis komisjon mõjusid, mis tekivad ühinemisel tekkiva üksuse tulevikus kasutatavast pakettmüügist — puhas, tehniline ja sega pakettmüük — hõlmates ühelt poolt nii endise GE reaktiivmootoreid kui teiselt poolt avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid endiselt Honeywellilt (põhjendused 349–404). Komisjon leidis, et tulevikus praktiseeritav pakettmüük tugevdab ka turgu valitsevat seisundit, mis GE-l juba oli suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul.

16 Lisaks järeldas komisjon, et GE juba olemasolev turgu valitsev seisund regionaal-lende teostavate suuremõõtmeliste lennumite reaktiivmootorite ülemaailmsel turul tugevneks ja et tekiks ühinemisel tekkiva üksuse turgu valitsev seisund kommerts-lennumite reaktiivmootorite ülemaailmsel turul eelkõige „horisontaalsete kattumiste” tõttu, arvestades, et nii GE kui ka Honeywell tegutsesid neil turgudel enne koondumist tootjatena (vaidlustatud otsuse põhjendused 428–431 ja 435–437). Samuti leidis ta, et turgu valitsev seisund tekiks eelkõige teatatud koondumise kahe osalise vahelise horisontaalse kattumise tõttu meresõidukite väikeste gaasiturbiinide ülemaailmsel turul (põhjendused 468–477).

- 17 Seega, kuna komisjon pidas koondumise osaliste väljapakutud kohustusi tehingust tulenevate konkurentsialaste probleemide lahendamiseks ebapiisavateks (vaidlustatud otsuse põhjendused 500–533 ja 546–563), järeldas ta vaidlustatud otsuse põhjenduses 567, et koondumine tekitaks või tugevdaks mitmeid turgu valitsevaid seisundeid, mille tulemusel oleks tõhus konkurents ühisturul märkimisväärselt takistatud, ja et seetõttu tuleb koondumine tunnistada ühisturuga kokkusobimatuks vastavalt määruse nr 4064/89 artikli 8 lõikele 3.

Menetlus

- 18 Hageja esitas käesoleva hagi Esimese Astme Kohtule hagiavaldusega, mis saabus kohtukantsseisse 12. septembril 2001. Samal päeval esitas vaidlustatud otsuse peale hagi ka Honeywell (kohtuasi T-209/01).
- 19 Esimese Astme Kohtu kohtukantsseile 11., 15. ja 16. jaanuaril 2002 esitatud menetlusedokumendidega taotlesid vastavalt Rolls-Royce plc, Rockwell Collins Inc (edaspidi „Rockwell”) ja Thales SA käesolevas asjas menetlusse astumist komisjoni nõuete toetuseks.
- 20 Hageja taotles, et teatavat tema ja komisjoni esitatud menetlusedokumentides sisalduvat informatsiooni käsitletaks menetlusse astujate suhtes konfidentsiaalsena.

- 21 26. juuni 2002. aasta määrusega lubas Esimese Astme Kohtu esimese koja esimees asjas menetlusse astuda Rolls-Royce'il ja Rockwellil. Sama määrusega rahuldab kohus hageja informatsiooni konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse, jättes menetlusse astujatele selle kohta märkuste esitamise õiguse. Vastavalt Esimese Astme Kohtu kodukorra artikli 116 lõikele 6 lubati Thalesel menetlusse astuda suulises menetluses kohtuistungi ettekande alusel.
- 22 Seoses Esimese Astme Kohtu kodade koosseisude muutmisega Esimese Astme Kohtu 13. septembri 2004. aasta otsuse alusel (ELT C 251, lk 12) määrati asja ettekandja-kohtunik Esimese Astme Kohtu teise kotta, mistõttu anti teisele kojale lahendada ka käesolev kohtuasi.
- 23 Kodukorra artikli 14 kohaselt ja teise koja ettepanekul otsustas Esimese Astme Kohus pärast poolte ärakuulamist vastavalt kodukorra artiklile 51 suunata asja lahendamiseks koja laiendatud koosseisule.
- 24 Esimese Astme Kohtu kohtukantseleile 2. veebruaril 2004 esitatud kirjaga loobus Thales menetluses osalemast. Pärast poolte ärakuulamist kinnitas Esimese Astme Kohtu laiendatud teise koja esimees Thalesi loobumise 23. märtsi 2004. aasta määrusega.
- 25 Hageja palus 17. märtsi 2004. aasta kirjas liita käesolev kohtuasi kohtuasjaga T-209/01. Laiendatud teise koja esimees jättis võimaliku liitmise üle otsustamise sellele kojale vastavalt kodukorra artiklile 50.

- 26 Ettekandja-kohtuniku ettekande alusel otsustas Esimese Astme Kohus avada suulise menetluse ja esitas pooltele kodukorra artiklis 64 sätestatud menetlust korraldavate meetmetena küsimusi. Komisjonil paluti teatud dokumendid esitada enne kohtuistungit. Pooled täitsid esitatud palved.
- 27 Poolte kohtukõned ning nende vastused Esimese Astme Kohtu esitatud küsimustele kuulati ära 27. mai 2004. aasta kohtuistungil. Kohtuistungil lõppedes suuline menetlus lõpetati.
- 28 8. juuni 2004. aasta kirjaga esitas hageja Esimese Astme Kohtu kohtukantsseile taotluse suulise menetluse uuendamiseks ja täiendavad märkused kohtuasja teatavate aspektide kohta, millele oli lisatud mitmeid uusi dokumente. 8. juuli 2004. aasta määrusega otsustas Esimese Astme Kohus kooskõlas kodukorra artikliga 62 suulise menetluse uuendada.
- 29 Pooled ära kuulanud, võttis Esimese Astme Kohus vastavalt kodukorra artiklile 64 tarvitusele menetlust korraldava meetme, mis seisnes hageja 8. juunil 2004 esitatud dokumentide ja märkuste toimikusse lisamises. Toimikusse lisati ka komisjoni ja menetluse astujate märkused nende dokumentide asjakohasuse kohta.
- 30 Esimese Astme Kohtu palvel esitasid pooled täiendavaid märkusi ja dokumente seoses hageja esialgsetes märkustes tõstatatud küsimustega. Need dokumendid lisati samuti toimikusse.
- 31 Suuline menetlus lõpetati seejärel uuesti 23. novembril 2004.

Poolte nõuded

32 Hageja palub Esimese Astme Kohtul:

- tühistada vaidlustatud otsus;
- mõista kohtukulud välja komisjonilt.

33 Komisjon, keda toetavad Rolls-Royce ja Rockwell, palub Esimese Astme Kohtul:

- jätta hagi rahuldamata;
- mõista kohtukulud välja hagejalt.

Õiguslik käsitlus

34 Hageja tõstatab menetlusküsimusi, mis puudutavad tema hagi ulatust, Esimese Astme Kohtu kontrolli ulatust ning vaidlustatud otsuses komisjoni kohaldatud üldiseid kriteeriume. Neid küsimusi käsitletakse kõigepealt.

- 35 Hageja vaidlustab komisjoni sedastuse vaidlustatud otsuses, mis on lähtepunktiks konkurentsi teiste aspektide analüüsimisel, mille kohaselt hagejal olevat enne koondumist olnud turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul. Seda aspekti uuritakse esmajärjekorras.
- 36 Samuti vaidlustab hageja komisjoni järeldused koondumise tulemusel tekkiva vertikaalse kattumise, konglomeraatmõjude ja horisontaalsete kattumiste kohta. Neid küsimusi uuritakse järjekorras teise, kolmanda ja neljandana.
- 37 Viimaks viitab hageja vaidlustatud otsust mõjutavatele menetlusnormide rikkumisele. Neid aspekte käsitletakse viimasena.

A — *Esialgset küsimused*

1. *Liitmistaotlus*

- 38 Tuleb sedastada, et kahe kohtuasja, milles hagejad on erinevad, liitmise fakt ei saa muuta kummagi eraldi esitatud hagi ulatust, kuna see rikuks eraldi esitatud hagiavalduste iseseisvust ja sõltumatust (21. juuni 2001. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-280/99 P–C-282/99 P: Moccia Irme jt v. komisjon, EKL 2001, lk I-4717, punktid 61–68, eelkõige punkt 66).

39 Esimese Astme Kohus leiab, et ei ole vajadust liita käesolevat kohtuasja kohtuasjaga T-209/01, kui võtta eelkõige arvesse kahe asjassepuutuva hagi erinevat ulatust. Hageja 17. märtsi 2004. aasta kirjas esitatud vastav taotlus tuleb seega rahuldamata jätta.

2. Erinevate osade, millel põhineb komisjoni järeldus koondumise kokkusobimatuse kohta ühisturuga, omavahelised seosed

a) Poolte argumendid

40 Hageja märgib, et kostja vastuses rõhutas komisjon, et tema arutluskäigu osad vaidlustatud otsuses toetavad üksteist ning seetõttu oleks kunstlik analüüsida neid üksteisest eraldatult. Seega ei ole käesoleval juhul võimalik kohaldada analoogia alusel lahendust, mis tuleneb 22. oktoobri 2002. aasta otsusest kohtuasjas T-301/01: Schneider Electric v. komisjon (EKL 2002, lk II-4071), mille kohaselt vead, mis sisalduvad komisjoni teatavate uuritud turgude analüüsis, ei ole otsuse tühistamise piisavaks aluseks, kui otsus põhineb ka teiste turgude analüüsil, mis osutub põhjendatuks. Sellega seoses rõhutas hageja kohtuistungil, et Esimese Astme Kohus ei saa asendada komisjoni koondumisele antud hinnangut enda omaga. Seega, kui otsustatakse, et teatavad vaidlustatud otsuses esinevad põhjendused on ebaseaduslikud ja teised mitte, siis ei kuulu ühenduse kohtu pädevusse hinnata, kas arutluskäigu põhjendatud osad on piisavaks aluseks komisjoni järeldusele, et teatatud tehing oli ühisturuga kokkusobimatu.

41 Komisjon tuletab meelde, et vaidlustatud otsus põhineb üksteist täiendavatel faktilistel ja õiguslikel asjaoludel, hõlmates horisontaal-, vertikaal- ja konglomeraat-

mõjusid. Komisjon rõhutab siiski, et igaüks neist asjaoludest õigustab koondumise keelamist.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

- ⁴² Esiteks tuleb märkida, et kui otsuse teatud põhjendused on iseenesest olemuselt sellised, et nende alusel võib otsuse õiguslikult põhjendatuks lugeda, siis ei mõjuta otsuse ülejäänud põhjendustes tehtud vead kindlasti otsuse resolutiivosa (vt analoogia alusel 12. juuli 2001. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-302/99 P ja C-308/99 P: komisjon ja Prantsusmaa v. TF1, EKL 2001, lk I-5603, punktid 26–29).
- ⁴³ Lisaks juhul, kui komisjon tugineb oma otsuse resolutiivosas argumentatsiooni mitmele iseseisvale osale, millest igaühelst piisaks sellise resolutiivosa põhjendamiseks, tuleb see otsus tühistada vaid juhul, kui argumentatsiooni iga iseseisev osa on õigusvastane. Seda eeldust arvestades ei ole vaidlustatud otsuse tühistamine õigustatud otsuses esineva vaid otsuse argumentatsiooni ühte iseseisvat osa puudutava eksimuse või muu otsuse õigusvastaseks muutva asjaolu alusel, sest sellel ei saa otsuse koostanud institutsiooni poolt heakskiidetud resolutiivosa seisukohast olla määravat mõju (vt analoogia alusel 14. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas T-126/99: Graphischer Maschinenbau v. komisjon, EKL 2002, lk II-2427, punktid 49–51 ja viidatud kohtupraktika).
- ⁴⁴ See reegel kehtib eriti koondumise kontrolli puudutavate otsuste kontekstis (vt selle kohta eespool punktis 40 viidatud kohtuotsus Schneider Electric v. komisjon, punktid 404–420).

45 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et komisjon peab keelama koondumise, kui see vastab määruse nr 4064/89 artikli 2 lõike 3 kriteeriumidele. Selle määruse artikli 2 lõike 1 punktist a järeldeb, et komisjon peab koondumise hindamisel arvestama eelkõige ühisturul tõhusa konkurentsi säilitamise ja arendamise vajadust, pidades eelkõige silmas kõigi asjaomaste turgude struktuuri. Seega komisjoni hinnang, kas tehing tekitab või tugevdab ühte või mitut turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel tõhus konkurents oleks oluliselt takistatud, peab arvestama tingimusi, mis valitsevad igal sellisel turul, mida teatatud koondumistehing võib mõjutada. Seetõttu, kui ta leiab, et nimetatud kriteeriumid on täidetud kasvõi ainult ühe asjaomase turu puhul, tuleb koondumine kuulutada ühisturuga kokkusobimatuks.

46 Käesolevas asjas on komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 567 täpsustanud, et „kõigi nende põhjuste tõttu oli põhjust jäeldada, et plaanitud koondumine tekitaks või tugevdaks turgu valitsevat seisundit [suuremõõtmeliste kommertslennumite mootorite], [regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennumite mootorite], [ärlennumite mootorite], avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete ja meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turul, mille tagajärjel oleks tõhus konkurents ühenduse turul oluliselt takistatud”.

47 Tuleb sedastada, et vaidlustatud otsus ei pane igal vastaval turul komisjoni uuritud ja eelmises punktis märgitud järeldestes loetletud konkurentsiprobleeme tähtsuse järjekorda. Vastupidi, võttes arvesse määruse 4064/89 artiklis 2 sätestatud, võib seda järeldest mõista ainult nii, et teatatud tehing oleks igal nimetatud turul tekitanud turgu valitseva seisundi või siis seal tugevdanud turgu valitsevat seisundit, mille tulemusel oleks tõhus konkurents ühisturul märkimisväärselt takistatud.

48 Arvestades eespool toodud tuleb järeldada, et vaidlustatud otsus tuleb tühistada vaid siis, kui on põhjust sedastada, et mitte üksnes teatavad selle põhjendused on õigusvastased, vaid ka siis, kui põhjendustest, mis ei ole õigusvastased, ei piisa, et põhjendada teatatud tehingu kokkusobimatust ühisturuga. Sellegipoolest ei kõrvalda selline sedastus vajadust uurida, kas teatavad vaidlustatud otsuses kindlakstehtud konkurentsiaspektid toetavad üksteist, nagu väidab kostja vastuses komisjon, mistõttu oleks kunstlik hinnata neist igat ühte teistest eraldatult.

3. Väljapakutud kohustused

49 Kõigepealt on 28. juuni 2001. aastal esitatud teise kohustuste seeria kehtivuse osas kindel, et koondumise osalised esitasid esimese kohustuste seeria 14. juunil 2001 (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 485–533). Komisjon väidab ja hageja ei vaidle sellele vastu, et see päev oli viimane võimalus teha ettepanek kohustuste võtmiseks vastavalt komisjoni 1. märtsi 1998. aasta määruse (EÜ) nr 447/98 nõukogu määruses (EMÜ) nr 4064/89 (kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle) ettenähtud teatiste, tähtaegade ja ärakuulamiste kohta artikli 18 lõikele 2 (EÜT L 61, lk 1). Sellegipoolest tegid koondumise osalised ettepaneku teise kohustuste seeria võtmiseks 28. juunil 2001 (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 534–566) ja seejuures märkisid, et need kohustused asendavad 14. juunil 2001 väljapakutud kohustusi.

50 Sellega seoses tuleb sedastada, et kahe kohustuste seeria ainsad erinevused puudutavad tegutsemiskohustust seoses GECAS-ega ja struktuurilisi kohustusi seoses Honeywelli teatavate tegevusalade kavandatava loovutamise erinevatel avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel. Nende erinevuste võimalikku mõju uuritakse allpool konglomeraatmõjude sisu uurimise raames.

- 51 Hageja vaidlustas hagi komisjoni keeldumise võtta arvesse tegevust reguleerivaid kohustusi ja samuti märkis kohtuistungil, et selle keeldumisega moonutab komisjon kogu haldusmenetluse käiku ja jättis koondumise osalised ilma võimalusest teha ettepanekuid kohustuste võtmiseks, mis oleksid eelkõige lahendanud komisjoni kindlakstehtud horisontaalsetest kattumistest tulenevaid konkurentsialaseid probleeme. Arvestades selle argumendi väga laia ulatust, tuleb seda uurida käesolevas esialgses jaos.
- 52 Sellega seoses on komisjon käesoleval juhul selgelt avaldanud oma 8. mai 2001. aasta VT-s vastuväiteid, mis puudutavad ühinemise konkurentsivastaseid tagajärgi ja eelkõige neid, mis puudutavad ühinemisest tulenevaid horisontaalseid ja vertikaalseid mõjusid ning mida on vaidlustatud otsuses hiljem nimetatud (vt eelkõige nimetatud VT punktid 118–122, 124–126, 459–468, 469–471, 473, 474, 578–586 ja 612–633). Tuleb sedastada, et VT-s esitatud komisjoni vastuväidetele vastamiseks on hageja teinud 14. juunil 2001 ettepaneku eelkõige struktuuriliste kohustuste võtmiseks, mida komisjon uuris ja lükkas seejärel tagasi, sest nende täitmine oleks olnud praktilistel kaalutlustel takistatud. Hageja ei ole Esimese Astme Kohtule esitanud asjaolusid ega argumente, et selgitada konkreetset, miks oli asjassepuutuvate kohustuste tagasilükkamine ebaseaduslik või põhjendamata (vt eelkõige punktid 487, 555 jj, 564 *in fine*, ja 610 allpool). Kuna asjassepuutuvad kohustused osutusid tehnilistelt või kaubanduslikult puudulikeks, mistõttu komisjon ei pidanud neid käesoleval juhul koondumise heakskiitmiseks piisavateks, ei saa neis puudustes süüdistada komisjoni ega täpsemalt tema võimalikku soovimatust nõustuda sellega, et muud tegevust puudutavad kohustused võiksid olla tõhusad. Tegelikult oli teatatud koondumise osalistel kohustus esitada igast vaatepunktist täielikud ja tõhusad kohustused põhimõtteliselt enne 14. juunit 2001.
- 53 Pärast suulise menetluse uuendamist parandas hageja oma märkustes kohtuistungil esitatud küsimusele antud vastust, milles ta nõustus, et komisjon oli teda tegelikult 22. juunil 2001 teavitanud põhjustest, miks tema 14. juunil 2001 esitatud kohustused tuli tagasi lükata. Seejärel väitis hageja, et komisjon oli jätnud talle mulje, et tehingu ühisturuga kokkusobivaks tunnistamiseks piisab, kui võtta rohkem kohustusi seoses

GECAS-e tegevusega tulevikus. Oma argumendi toetuseks esitas ta selles hilises menetluse staadiumis kaks pressiteadet 14. ja 18. juunist 2001 ning ühe artikli 11. veebruarist 2002, milles kajastati sel ajal konkurentsi valdkonna eest vastutava komisjoni liikmega toimunud intervjuud. Peamiselt väidab hageja, et komisjon andis talle kindluse, mis tekitas tal õiguspärase ootuse.

- 54 Kõigepealt tuleb sedastada, et hageja on taotlenud kohustuste osas kohtumenetluse uuendamist, et üksnes lubataks tal parandada eelmises punktis mainitud faktiviga. Seega on tema märkused, milles tuginetakse kokkupuudetele komisjoniga, esitatud hilinenult ja järelikult on need vastuvõetamatud. Lisaks on esimest korda kohtuistungil esitatud õiguspärase ootuse põhimõtte puhul tegemist uue väitega ja see tuleb kodukorra artikli 48 lõike 2 alusel tagasi lükata.
- 55 Igal juhul on õiguspärase ootuse põhimõttele õigus tugineda igal isikul, kes on olukorras, millest nähtub, et ühenduse asutused on tekitanud temas põhjendatud lootusi (11. märtsi 1987. aasta otsus kohtuasjas 265/85: Van den Bergh en Jurgens v. komisjon, EKL 1987, lk 1155, punkt 44 ja 26. juuni 1990. aasta otsus kohtuasjas 152/88: Sofrimport v. komisjon, EKL 1990, lk I-2477, punkt 26). Käesoleval juhul kokkupuuted, millele hageja tugineb ja mis leidsid aset tema ja komisjoni teenistuste vahel pärast esimese kohustuste seeria esitamist 14. juunil 2001 ja puudutasid võimalust, et esitatakse esimesest teataval määral erinev uus kohustuste seeria, ei saa tekitada selliseid lootusi ega järelikult õiguspärast ootust.
- 56 Eelnevast järeldub, et kohtuistungil ja suulise menetluse uuendamise raames esitatud kohustusi puudutavad hageja argumendid tuleb tagasi lükata.

4. *Tõendamiskohustus ja ühenduse kohtu teostatava järelevalve ulatus*

a) Poolte argumendid

- 57 Hageja väidab, et konglomeraatne koondumine, nagu käesoleval juhul teavitatud, põhjustab väga harva turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise, erinevalt horisontaalsest või vertikaalsest koondumisest. Seetõttu peab vastupidise väitmisel olema eriti veenvalt tõendatud konkurentsi kahjustava mehhanismi olemasolu.
- 58 Sellega seoses tugines hageja menetlusse astujate seisukohtade suhtes esitatud märkustes ja kohtuistungil Esimese Astme Kohtu 25. oktoobri 2002. aasta otsusele kohtuasjas T-5/02: Tetra Laval v. komisjon (EKL 2002, lk II-4381) rõhutamaks, et konglomeraatmõjude tõendamine eeldab täpset uurimist, mida kinnitavad veenvad tõendid, et tulevase tegevusega arvestamine nõuab erilist ettevaatlikkust ja et komisjoni analüüs peab olema eriti tõenäoline mõjude osas, mis ilmnevad pärast teatava aja möödumist. Samuti märkis ta, et asjaomase kohtuotsuse alusel on komisjoni kohustus arvestada hoiatavat mõju, mis võib ettevõtjale tekkida EÜ artiklis 82 nimetatud turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelust.
- 59 Komisjoni ja menetlusse astujate sõnul ei sea määrus nr 4064/89 ega kohtupraktika konglomeraatsete koondumiste puhul tõendamise taset kõrgemale.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

Üldised seisukohad

- 60 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et komisjonil on määruse nr 4064/89 materiaalõigusnormide ja eelkõige selle artikli 2 kohaldamisel õigus anda majandusalaseid hinnanguid. Sellest tulenevalt piirdub ühenduse kohtu järelevalve faktiliste asjaolude õigsuse ja ilmse hindamisvea puudumise kontrollimisega (31. märtsi 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-68/94 ja C-30/95: Prantsusmaa jt v. komisjon, nn Kali & Salz'i kohtuotsus, EKL 1998, lk I-1375, punktid 223 ja 224 ja 15. veebruari 2005. aasta otsus kohtuasjas C-12/03 P: komisjon v. Tetra Laval, EKL 2005, lk I-987, punkt 38).
- 61 Lisaks ei kehtesta määrus nr 4064/89 eeldust seoses teatatud tehingu ühisturuga kokkusobivuse või kokkusobivuse puudumisega. Ei saa järeldada, et komisjon peab kahtluse korral kalduma tema pädevusse jäävat koondumistehingut heaks kiitma, vaid pigem tuleb tal alati otsustada kindlalt ühes või teises suunas (vt selle kohta eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus komisjon v. Tetra Laval, punkt 120).
- 62 Seoses ühenduse kohtu järelevalve olemusega tuleb rõhutada olulist erinevust ühelt poolt andmete ja faktiliste asjaolude, mida kohus võib talle esitatud argumentide ja tõendite alusel pidada ebatäpseteks, ja teiselt poolt majanduslike hinnangute vahel.
- 63 Kuigi tuleb nõustuda, et komisjonil on kaalutusõigus määruse nr 4064/89 materiaalõigusnormide kohaldamisel, ei tähenda see, et ühenduse kohtul tuleb hoiduda majanduslikele andmetele komisjoni antud õigusliku hinnangu kontrolli-

misest. Ühenduste kohtud peavad muu hulgas kontrollima esitatud tõendite tegelikkusele vastavust, usaldatavust ja omavahelist seotust, samuti kontrollima, kas kogutud tõendid sisaldavad kogu asjakohast teavet, mida keerulise olukorra hindamisel tuleb arvesse võtta, ja kas kõnealused tõendid toetavad järeldusi, mis nende pinnalt on tehtud (eespool punktis 60 viidatud kohtuotsus komisjon *v. Tetra Laval*, punkt 39).

- 64 Kuigi neid põhimõtteid kohaldatakse kõikide majanduslike hinnangute suhtes, on tõhus kohtulik järelevalve veelgi enam vajalik, kui komisjon prognoosib plaanitava koondumise tagajärjeks olevat turuarengut. Euroopa Kohus on eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon *v. Tetra Laval* (punktid 42 ja 43) märkinud, et prognoosid, mida tuleb koondumiste kontrollimisel teha, tuleb koostada eriti hoolikalt, kuna tegemist ei ole minevikusündmuste uurimisega, mille kohta on sageli olemas sündmuste põhjusi mõista võimaldavaid mitmeid tõendeid, ega ka parajasti käimasolevate sündmustega, vaid asi seisneb tulevikus suurema või väiksema tõenäosusega asetleidvate sündmuste ennustamises, kui ei võetaks vastu otsust kavandatava koondumise keelamise või selle tingimuste täpsustamise kohta (vt selle kohta eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus *Tetra Laval v. komisjon*, punkt 155). Prognoos, mis koosneb uuringust, kuidas koondumine võib muuta antud turul konkurentsiolukorda kujundavaid tegureid, et kontrollida, kas selle tagajärjeks oleks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine, eeldab erinevate põhjuste ja tagajärgede vaheliste seoste ettekujutamist, et arvesse võtta need, mille tõenäosus on kõige suurem.

Konglomeraatmõjude käsitlemine

- 65 Konglomeraattüüpi koondumised on sellised, mis ei too endaga otseselt kaasa horisontaalseid kattumisi koondumise osaliste tegevuses ega nende vertikaalsetes suhetes. Kuigi üldiselt sellised koondumised konkurentsi kahjustavaid mõjusid ei põhjusta, võivad neil teatavatel juhtudel sellised mõjud siiski olla (eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus *Tetra Laval v. komisjon*, punkt 142). Kui komisjon konglome-

raattüüpi koondumise võimaliku mõju prognoosis saab teha järelduse, et turgu valitsev seisund võib konglomeraatmõjude tõttu väga tõenäoliselt suhteliselt lühikese ajaga tekkida või tugevneda ja et tehingu tulemusena oleks tõhus konkurents ühisturus oluliselt takistatud, tuleb tal selline koondumine keelata (eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus Tetra Laval v. komisjon, punkt 153 ja viidatud kohtupraktika).

⁶⁶ Seetõttu, nagu Euroopa Kohus on ka märkinud eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval, tekitavad konglomeraattüüpi koondumistingused teatavaid erilisi probleeme, eelkõige seetõttu, et sellise tehingu analüüs võib tugineda prognoosile, mis võtab arvesse ajavahemikku tulevikus, mil ühinemisel tekkiva üksuse teatav tegevus võib suures ulatuses olla otsustav, millised on selle koondumise mõjud. Seega on sellise koondumise järgsed põhjuste ja tagajärgede vahelised seosed raskesti tajutavad, ebakindlad ja raskesti tõendatavad. Seoses sellega on eriti oluline nende tõendite kvaliteet, mis komisjon esitab koondumise ühisturuga kokkusobimatuks kuulutamise otsuse põhjendamiseks, kuna need tõendid peavad kinnitama komisjoni hinnangut, mille kohaselt sellise otsuse vastuvõtmata jätmisel toimub suure tõenäosusega just selline majanduslik areng, millele see asutus tugineb. (eespool punktis 60 viidatud kohtuotsus komisjon v. Tetra Laval, punkt 44; vt selle kohta ka eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus Tetra Laval v. komisjon, punkt 155).

⁶⁷ Käesoleval juhul on komisjon vaidlustatud otsuses leidnud, et koondumine tooks esiteks kaasa süüteseadmete ja mootorite tootmise vahelise otsese vertikaalse integreerumise, teiseks konglomeraatmõjud ja kolmandaks horisontaalsed kattumised teatavatel turgudel.

⁶⁸ Sisuliselt nähtub konglomeraatmõjude kirjeldusest vaidlustatud otsuses, et komisjoni sõnul muudaks koondumine selle mõjude tõttu konkurentsitingimusi teatavatel turgudel kohe või vähemalt lühikese aja jooksul ja tooks neil turgudel kaasa turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise võimsuse ja kaubanduslike võimaluste

tõttu, mis tulenevad esimesel turul juba tekkinud turgu valitsevast seisundist (vt punktid 325 jj, ja 399 jj allpool). Siiski tuleb sedastada, et need tagajärjed oleksid koondumise tulemuseks vaid siis, kui ühinemisel tekkiv üksus tegutseks pärast tehingut teataval viisil, mida komisjon pidas tõenäoliseks. Komisjoni sõnul võib prognoosida, et pärast tehingu elluviimist kasutatakse uutel turgudel teatud konkurentsi kahjustavaid kaubandusvõtteid, mille komisjon on tuvastanud tehingu ühe või teise poole puhul enne koondumist.

- ⁶⁹ Seetõttu on komisjon kohustatud esitama veenvaid tõendeid, mis kinnitaksid tema järeldust, et ühinemisel tekkiv üksus käitub tõenäoliselt prognoositud viisil. Sellise käitumise puudumisel ei saa koondumise mõlema osalise seisundite kombinatsioon põhjustada lähedastel, kuid eraldi turgudel turgu valitseva seisundi tekkimist või tugevnemist, sest neil seisunditel ei ole üksteisele kaubanduslikku mõju.

Käsitlus teguritest, mis võivad ära hoida ühinemisel tekkiva üksuse käitumise vaidlustatud otsuses ettenähtud viisil

- ⁷⁰ Eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuses *Tetra Laval v. komisjon* leidis Esimese Astme Kohus, et kuna sellise hindamise käigus on asjakohane arvestada konkurentsvastast käitumist soodustavaid objektiivseid tegureid, mille ühinemine tekitab, on komisjon ühtlasi kohustatud hindama, millises ulatuses on need tegurid vähendatavad või isegi kõrvaldatavad tänu kõnealuse käitumise ebaseaduslikkusele, eelkõige arvestades EÜ artiklis 82 tuvastatud turguvalitseva seisundi kuritarvitamise keeldu, selle avastamise tõenäosust, asjakohase menetluse algatamist pädevate ametiasutuste poolt nii ühenduse kui ka siseriiklikul tasandil ja võimalikke rahalisi sanktsioone (kohtuotsuse punkt 159). Hageja viitas menetlusse astujate seisukohtade

suhtes esitatud märkustes viidatud kohtupraktikale, et toetada oma argumente, mille kohaselt teatud käitumine, mis komisjoni arvates võib tekitada turgu valitseva seisundi või seda tugevdada, tegelikkuses ei avaldu.

- 71 Sellega seoses otsustas Euroopa Kohus apellatsioonkaebuse suhtes eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval (punktid 74–78), et Esimese Astme Kohus leidis põhjendatult, et teatavate võtete tulevikus kasutamise tõenäosust tuleb hinnata terviklikult, ehk arvestades nii ahvatlust neid võtteid kasutada kui ka tegureid, mis võivad seda ahvatlust vähendada või isegi selle kõrvaldada, kaasa arvatud selle käitumise võimalik ebaseaduslik iseloom.
- 72 Ta sedastas siiski veel, et määruse nr 4064/89 preventiivse eesmärgiga oleks siiski vastuolus komisjonilt nõuda, et ta iga koondumise projekti puhul kontrolliks, millisel määral konkurentsivastase käitumise ahvatlus võiks väheneda või olla kõrvaldatud tänu kõnealuse käitumise ebaseaduslikkusele, selle avastamise tõenäosusele, pädevate ametiasutuste järelevalvele nii ühenduse kui ka siseriiklikul tasandil ja võimalikele sanktsioonidele. Ta leidis, et järelikult on Esimese Astme Kohus rikkunud õigusnorme, kuna ta ei arvestanud komisjoni järeldusi, mis puudutavad selles kohtuasjas käsitletavat uue ettevõtja konkurentsivastast käitumist (eespool punktis 60 viidatud kohtuotsus komisjon v. Tetra Laval, punktid 76 ja 77).
- 73 Eelnevast järeldub, et komisjon peab põhimõtteliselt arvestama teatava käitumise võimalikku ebaseaduslikku ja järelikult karistatavat olemust kui tegurit, mis võib ettevõtja jaoks vähendada või kõrvaldada ahvatlusi selliseks käitumiseks. Viimati nimetatud hinnang ei eelda siiski, et tuleb ammendavalt ja üksikasjalikult uurida erinevates õiguskordades kohaldatavaid õigusnorme ja rakendatavat karistuspoliitikat, arvestades et analüüs, mille eesmärk on kindlaks teha rikkumise toimepanemise suur tõenäosus ja veenduda, et rikkumine on karistatav paljudes õiguskordades, oleks liiga spekulatiivne.

- 74 Seega olukorras, kus komisjon saab erilise ja üksikasjaliku uurimise läbiviimiseta teha selles asjas kindlaks asjassepuutuva käitumise ebaseadusliku laadi EÜ artikli 82 või muude ühenduse õigusnormide alusel, mida ta on pädev kohaldama, on tema kohustus õigusvastasus tuvastada ja arvestada oma hinnangus ühinemisel tekkiva üksuse sellise käitumise suurt tõenäosust (vt selle kohta eespool punktis 60 viidatud kohtuotsus komisjon *v. Tetra Laval*, punkt 74).
- 75 Seetõttu, kuigi komisjonil on õigus tugineda asjassepuutuvate käitumiste seaduslikkuse ja karistuse tõenäosuse kokkuvõtlikule analüüsile, mis põhineb tõenditel, mis tal on koondumise kontrolli otsuse vastuvõtmise ajal, on sellegipoolest tema kohustus teha oma hinnangus kindlaks prognoositavad käitumised ja vajadusel hinnata ning arvestada hoiatavat mõju, mis ühenduse õigusega selgelt või väga tõenäoliselt vastuolus käitumisel võib olla.
- 76 Seega tuleb selles kohtuotsuses uurida järgmisena seda, kas komisjon on oma konglomeraatmõtjude asetleidmise suure tõenäosuse prognoosi põhjendanud piisavalt veenvate tõenditega ja arvestanud eespool nimetatud põhimõtteid.

5. Tõendite puudumine tõhusa konkurentsi märkimisväärse takistamise kohta

a) Poolte argumendid

- 77 Hageja väidab, et vastavalt määruse nr 4064/89 artikli 2 lõigetele 2 ja 3 peab komisjon koondumise keelamiseks esiteks tõendama, et asjaomane koondumine tekitab turgu valitseva seisundi või tugevdab seda, ja teiseks, et asjaomane turgu

valitsev seisund takistab märkimisväärselt tõhusat konkurentsi ühisturul. Nende kriteeriumide kumulatiivsust kinnitavad määrust nr 4064/89 ettevalmistanud dokumendid, millest nähtub, et teine kriteerium sätestati majandus- ja sotsiaalkomitee ning Prantsuse valitsuse soovitusel. Sellist kumulatiivsust kinnitas Esimese Astme Kohus eelkõige 19. mai 1994. aasta otsuses T-2/93: Air France v. komisjon (EKL 1994, lk II-323, punkt 79) ja eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuses Tetra Laval v. komisjon.

- 78 Iga nimetatud kriteeriumi täitmise peab tõendama komisjon. Eelkõige on komisjon kohustatud tõendama, et konkurentsivastased mõjud väga suure tõenäosusega ilmnevad, ja mitte üksnes seda, et need võivad ilmned, määrata nende mõjude ulatus ja tõendada, et need tulenevad koondumisest ja mitte turul varem valitsenud tingimustest. Selline nõue on eriti asjakohane olukorras, kus nagu ka käesolevas asjas, on tegemist konglomeraattüüpi koondumisega, mille osas nõustutakse, et sellel on harva konkurentsivastaseid mõjusid.
- 79 Hageja sõnul ei ole komisjon vaidlustatud otsuses uurinud, kas koondumine toob kaasa tõhusa konkurentsi märkimisväärse takistamise. Iga turu osas, mille puhul komisjon leidis, et sellel tekib või tugevneb turgu valitsev seisund, piirdub ta järelduste tegemisel arvusid mittesisaldavate ebamääraste kinnitustega, et neilt turgudel kõrvaldatakse konkurendid ja konkurentsile avaldatakse negatiivset mõju.
- 80 Hageja kinnitab, et määruse nr 4064/89 artiklis 2 sätestatud teist kriteeriumit mainitakse ainult põhjenduse 567 üldises järelduses. On ilmne, et komisjon piirdub oletusega, et väidetava turgu valitseva seisundi tekkimine või tugevnemine asjaomastel turgudel toob automaatselt kaasa konkurentsivastased mõjud, mida nõuab nimetatud määruse artikli 2 teine kriteerium.

- 81 Lisaks ei saa komisjon väita, et selle teise kriteeriumi täitmine on endastmõistetavalt tuvastatud turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise uurimise raames. Konkurentsi märkimisväärse takistamisega seotud järelduse põhjendamiseks ei piisa turgu valitseva seisundi tõendamiseks kasutatud asjaolude „taaskasutamisest” ja nende kasutamisest ilma täiendava analüüsita. Sellise analüüsis sisalduva puuduse vältimatuks tagajärjeks peab olema vaidlustatud otsuse tühistamine. Hageja väidab, et vaidlustatud otsusest enesest peab piisama. Seetõttu ei saa arvestada komisjoni ja menetluse astujate poolt pärast seda otsust esitatud tõendeid.
- 82 Määruse nr 4064/89 artiklis 2 sätestatud teise kriteeriumi kohaldamise põhjendamise puudumine on ka põhjendamiskohustuse ilmne rikkumine, kuna selle tõttu ei ole hagejal võimalik teada saada põhjuseid, miks komisjon leiab, et koondumine osutub *de facto* tõhusat konkurentsi märkimisväärselt takistavaks.
- 83 Komisjon nõustub, et tekkinud on akadeemiline vaidlus määruse nr 4064/89 artikli 2 tingimuste eraldi või koos käsitlemise üle, kuid väidab, et see on vähese tähtsusega. Omalt poolt leiab ta, et rõhku tuleb panna turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise kriteeriumile ja käsitleda konkurentsi moonutamist selle tagajärjena. Kui oletada, et täidetud peavad olema mõlemad kriteeriumid, leiavad komisjon ja Rockwell igal juhul, et koondumise tõenäolisi mõjusid on käesoleval juhul uuritud põhjalikult ja üksikasjalikult.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

- 84 Esimese Astme Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast järeldeb, et määruse nr 4064/89 artikli 2 lõiked 2 ja 3 kehtestavad kaks kumulatiivset kriteeriumi, mis on seotud esiteks turgu valitseva seisundi tekkimise ja tugevnemise ning teiseks tõhusa konkurentsi märkimisväärse takistamisega ühisturul (vt selle kohta eespool

punktis 77 viidatud kohtuotsus Air France v. komisjon, punkt 79, 27. novembri 1997. aasta otsus kohtuasjas T-290/94: Kaysersberg v. komisjon, EKL 1997, lk II-2137, punkt 156 ja eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus Tetra Laval v. komisjon, punkt 146). Järelikult saab koondumist keelata vaid siis, kui artikli 2 lõikes 3 ettenähtud mõlemad kriteeriumid on täidetud.

85 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et määruse nr 4064/89 artikli 2 lõigetes 2 ja 3 ettenähtud turgu valitsev seisund puudutab olukorda, kus üks või mitu ettevõtjat omavad majanduslikku võimsust, mis võimaldab neil takistada asjaomasel turul tõhusa konkurentsi säilimist ja annab neile võimaluse käituda arvestataval määral sõltumatult oma konkurentidest, varustajatest ja lõpuks ostjatest (25. märtsi 1999. aasta otsus kohtuasjas T-102/96: Gencor v. komisjon, EKL 1999, lk II-753, punkt 200).

86 Samuti tuleb märkida, et seoses turgu valitseva seisundi kuritarvitamisega EÜ artikli 82 tähenduses on Euroopa Kohus leidnud, et turgu valitseva seisundi kuritarvitamine võib aset leida siis, kui turgu valitseva seisundiga ettevõtja tugevdab seda seisundit nii, et saavutatud valitseva seisundi tase takistab konkurentsi märkimisväärselt, mis tähendab, et turule jäävad vaid ettevõtjad, kelle käitumine sõltub valitsevast ettevõtjast (21. veebruari 1973. aasta otsus kohtuasjas 6/72: Europemballage ja Continental Can v. komisjon, EKL 1973, lk 215, punkt 26). Kohtupraktikast nähtub, et turgu valitseva seisundi tugevdamine võib konkurentsi märkimisväärselt kahjustada, olles iseenesest käsitletav selle seisundi kuritarvitamisena.

87 Seega võib turgu valitseva seisundi tugevdamine või tekkimine määruse nr 4064/89 artikli 2 lõike 3 mõttes tähendada teatavatel juhtudel *a fortiori* tõendit tõhusa konkurentsi märkimisväärselt takistamisest. Selline sedastus ei tähenda aga, et määruse nr 4064/89 artiklis 2 sätestatud teine kriteerium kattub õiguslikult

esimesega, vaid üksnes seda, et asjaomase turu faktilisest analüüsist võib nähtuda, et mõlemad kriteeriumid on täidetud.

88 Asjaolud, millele komisjon võib tugineda, et tõendada ettevõtja konkurentide tegevusvabaduse puudumise ulatust, mis on vajalik, et teha järeldusi selle ettevõtja turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise kohta, on tihti samad asjaolud, mis on asjakohased selleks, et hinnata, kas turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise tulemusel on konkurents ühisturul märkimisväärselt takistatud. Asjaolul, mis mõjutab märkimisväärselt konkurentide vabadust määrata iseseisvalt oma kaubanduspoliitikat, võib olla ka tõhusat konkurentsi takistav tagajärg.

89 Sellest järeldub, et kui teatatud koondumistehingu ühisturuga kokkusobimatuks tunnistava otsuse põhjendustest, sealhulgas turgu valitseva seisundi tekkimise ja tugevnemise analüüsile pühendatud põhjendustest, nähtub, et tehing toob kaasa märkimisväärsed konkurentsivastaseid mõjusid, ei tule otsust pidada ebaseaduslikuks pelgalt seetõttu, et komisjon ei ole oma kirjeldust otseselt ja täpselt sidunud määruse nr 4064/889 artiklis 2 sätestatud teise kriteeriumiga, olenemata, kas ebaseaduslikkust analüüsitakse EÜ artiklis 253 ettenähtud põhjendamiskohustuse või asja sisu seisukohast. Vastupidine suhtumine paneks komisjonile puhtalt formaalse kohustuse, mis kohustaks viitama samadele põhjendustele kaks korda — esimest korda asjaomasel turul turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise analüüsis ja teist korda ühisturul tõhusa konkurentsi märkimisväärselt takistamise analüüsis.

90 Käesoleval juhul on komisjon otseselt kinnitanud vaidlustatud otsuse põhjenduses 567, et „kõigi nende põhjuste tõttu” tekitaks või tugevdaks kavandatav koondumine turgu valitsevat seisundit paljudel erinevatel turgudel, mille tulemusel

oleks tõhus konkurents ühisturul oluliselt takistatud (vt terviktsitaat punktis 46 eespool). Vastupidi hageja selle kohta antud kinnitusele ja kooskõlas komisjoni väljendatud seisukohaga Esimese Astme Kohtus ja eelkõige kohtuistungil, jäeldub sellest üldisest järelausest, et määruse nr 4064/89 artikli 2 kriteeriumid on täidetud iga otseselt mainitud turu puhul ja seda mitte kõigi nende turgudega seotud sedastuste kumulatiivse mõju tõttu (vt eespool punkt 47).

- 91 Igal juhul sedastas komisjon vaidlustatud otsuse teatavates osades otseselt, et ühinemisel tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tekkimine ja tugevnemine teatavatel turgudel kahjustab märkimisväärselt konkurentsi. Eelkõige piisab vaidlustatud otsuses tehtud konkreetsetest järelausest seoses regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turul toimuvate koondumise vahetute mõjudega, et tõendada, et hageja turgu valitseva seisundi tugevnemise tagajärjeks sellel turul oleks tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine ühisturul (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 428 jj).

B — *Eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslennumootorite reaktiivmootorite turul*

1. Sissejuhatus

- 92 Komisjon leidis vaidlustatud otsuses, et hagejal oli enne koondumist turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslennumootorite reaktiivmootorite turul, millele hageja vaidleb vastu. Komisjoni järelaus põhineb peamiselt sellel, et hageja turuosad on suured, kui need on liidetud sel eesmärgil turuosaga, mis kuulub ühissettevõttele CFMI, milles ta osaleb Snecmaga (vaidlustatud otsuse põhjendused 45–83), kaubanduslikel eelistel, mis tulenevad suuremõõtmeliste kommertslennumootorite tootmistegevuse vertikaalsest integreerimisest GE Capitali rahalise

võimsuse ning GECAS-e lennukite ostu- ja liisimistegevusega (põhjendused 107–145), turu konkurentsiolekorra analüüsil (põhjendused 163–170), ja viimasena hageja konkurentide ja klientide konkurentsialase ja kaubandusliku surve puudumisel (põhjendused 173–228). Hageja turgu valitseva seisundi eelnev olemasolu on komisjoni analüüsi oluline osa, sest vaidlustatud otsuses esitatud arutluskäigu paljud osad, eelkõige eelmises punktis loetletud osad, olenevad sellest.

- 93 Esiteks põhjustab komisjoni sõnul vertikaalne kattumine, mis tuleneb hageja poolt Honeywelli süüteseadmete tootmistegevuse omandamisest, hagejal suuremõõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul juba olemasoleva turgu valitseva seisundi tekkimise. Teiseks, komisjoni analüüs, mis puudutab turgu valitseva seisundi tekkimist avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete erinevatel turgudel seoses mõjuga, mida hageja suudab avaldada oma tütarettevõtjate kaubandusliku võimsuse kaudu, sõltub tema turgu valitsevast seisundist suuremõõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul. Kolmandaks, võimalus, mis on komisjoni sõnul olemas pakettmüügiga tegelemiseks tulevikus, sõltub turgu valitsevast seisundist ja selle tulemusel turgu valitsev seisund eelkõige tugevneb.
- 94 Seega tuleb käesolevas kohtuotsuses jaos eraldi kontrollida vaidlustatud otsuse põhjendatust seoses hageja turgu valitseva seisundiga suuremõõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul ja seejärel vaidlustatud otsuse eelnimetatud kolme osa põhjendatust.

2. Poolte argumendid

- 95 Hageja sõnul leiab komisjon ekslikult, et GE-I oli enne koandumist turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslennukite mootorite turul (st lennukid, millel

on üle 100 istekoha, lennu ulatus ületab 2000 meremiili ja maksumus on üle 35 miljoni Ameerika Ühendriikide dollari (USD)). GE tuletab meelde, et turgu valitsev seisund tuleneb ettevõtja võimsusest, mis võimaldab tal turul käituda sõltumatult. Asjaomasel turul valitsev olukord, nagu seda on kirjeldatud hiljutistes komisjoni otsustes aeronautika alal, tõendab, et GE ei saa käituda sõltumatult ja et tema peamisi konkurente, eelkõige Rolls-Royce'i ja Pratt & Whitney't (edaspidi „P & W”), ei ohusta turult kõrvaldamine. Komisjoni analüüs tervikuna muutub alusetuks GE eelneva turgu valitseva seisundi puudumise tõttu.

96 Seoses vaidlustatud otsuses komisjoni poolt väljatoodud turuosade arvuliste näitajatega märgib hageja esiteks, et turuosadest on vähe kasu turgu valitseva seisundi hindamisel turul, kus toimuvad avalikud hanked. Nagu nähtub komisjoni otsustest aeronautika sektori kohta, on õhusõidukite mootorite turg avalike hangete turg, kus tarnijad konkureerivad väheste suure maksumusega hankelepingute pärast. Lennukitootjad valivad iga uue lennukitüübi jaoks ühe või mitu mootorit, mis on välja töötatud eelkõige selle lennukitüübi jaoks. Järelikult on vaatamata varasemale tulule igal toodet pakkuval konkurendil tugev stiimul esitada pakkumine järgmises hankemenetluses. Seega ei kajasta varasemad turuosad tegelikult konkurentsi intensiivsust turul täpselt, nagu näitab selle tööstuse hiljutine areng. Hageja ei nõustu analüüsiga, mille kohaselt suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turust 50%-lise turuosa omamisest piisab turgu valitseva seisundi tõendamiseks.

97 Teiseks on vaidlustatud otsuses hageja turuosa arvutamine kunstlik, sest komisjon on otsustanud meelevaldselt kasutada turuosade teatavaid suuruseid ja mitte teisi. Eelkõige eksisid komisjon ja Rolls-Royce, kui nad tuginesid tegelikult tootmises olevate lennukimootorite arvudele, sest selline määratlus välistab P & W mootorid

lennukitel, mida enam ei toodeta, ja mootorite tellimused lennukitele, mida veel ei kasutata, millest viimane on turul konkurentsi analüüsimiseks kõige tähtsam element.

- 98 Veel väidab hageja, et komisjon on ekslikult liitnud hageja suhteliselt väikse turuosa hageja ja Prantsuse äriühingu Snecma asutatud ühissetevõtte CFMI turuosaga („50/50 ühissetevõtte”, vaidlustatud otsuse põhjendus 15, vt ka põhjendused 45 ja 46). Lisaks on sedastanud Ameerika Ühendriikide Justiitsministeerium, et GE väidetav suur turuosa tuleneb põhiliselt sellest, et CFMI on ainus mootori tarnija ühele teatud lennukitüübile ehk Boeing B737-le, millel on olnud kõige suurem kaubanduslik edu lennundusajaloos. Komisjon eksis, kui ta omistas hagejale kõigist neist turuosadest tulevikus saadavad kasumid. Lisaks ei ole komisjoni poolt õige ühendada CFMI turuosasid segapakettmüügi argumendiga olukorras, kus Snecmal puudub huvi kiita heaks Honeywelli tooteid soosiv hinnapoliitika. Selline seisukoht on vastuolus komisjoni 14. septembri 1999. aasta otsusega 2000/182/EÜ EÜ asutamislepingu artikli 81 kohaldamise menetluse kohta (asi IV/36.213/F2 — GEAE/P & W), (EÜT 2000, L 58, lk 16, edaspidi „Engine Alliance’i otsus”), milles ta on käsitlenud hagejat ja CFMI-d eraldi ettevõtjatena.

- 99 Kolmandaks ja lõpuks on turuosade suhtes komisjon asjakohaste ajalooliste turuosade tähtsuse üle hinnanud, leides ekslikult, et need osad võimaldavad hagejal tulevikus areneda. Sellega seoses lükkab hageja tagasi komisjoni argumendi, mille kohaselt lennuettevõtjad standardiseerivad lennukiparki, mille tõttu üritavad nad osta oma mootoreid ühelt mootoritootjalt, et vähendada lennukimootorite hooldusega kaasnevat kulusid. GE kinnitab, et standardiseerimise mõju isegi üht tüüpi mootoritele on väga piiratud ja et Boeing B737-l kasutatava mootori CFM56 edu ei stimuleeri mootorite CF6 või GE90 ostmist. Lennuettevõtjate vastused komisjonile kinnitavad, et standardiseerimine on mootori valikul teisejärguline tegur.

- 100 Lisaks seoses hinnanguga, mille kohaselt hageja võib tegutseda asjaomasel turul sõltumatult, heidab hageja komisjonile ette, et ta ei ole suutnud selgitada aeronautikatööstuse märkimisväärseid muudatusi, mis põhjendaksid, miks tema järeldused vaidlustatud otsuses on otseselt vastuolus 1999. aastal sedastatud järeldustega Engine Alliance'i otsuses. Hageja kuulub aastakümneid 500 kõige võimsama äriühingu hulka ja GECAS ostab lennukeid spekulatiivselt ja soodustusega alates 1996. aastast, ilma et sellega konkurentsi vähendataks.
- 101 Vaidlustatud otsus sisaldab arvukalt näiteid, mis tõendavad, et hageja ei saanud hakata käituma sõltumatult. Komisjon tunnustab, et tihti on suuremõtmelist tüüpi kommertslennukitele võimalik mootorit valida, mis võimaldab klientidel konkurentsist kasu saada. Seega tuli hagejal teha olulisi allahindlusi, et saada leping Boeing B777X-i varustamiseks, sest tema reaktiivmootorid olid vähem konkurentsivõimelised kui P & W ja Rolls-Royce'i reaktiivmootorid selle lennukitüübi klassikalisele mudelile. Hageja pidi samamoodi toimima ühe lennuettevõtja suhtes seoses Airbus A330-ga, et kompenseerida oma mootorite madalamat tehnilist reputatsiooni võrreldes konkurentide mootoritega ning seetõttu tuli tal välja töötada uus mootor. Sellised kõigi poolt antavad allahindlused tõendasid tõhusa konkurentsi olemasolu. Sellega seoses tugines hageja Euroopa Kohtu 13. veebruari 1979. aasta otsusele 85/76: Hoffmann-La Roche v. komisjon (EKL 1979, lk 461, punkt 71).
- 102 Lisaks vaidleb hageja vastu komisjoni kinnitustele, et tal oli enne koondumist rahaline võimsus, mis võimaldas tal pakkuda allahindlusi ja põhjustada konkurentide kõrvaldamise. Komisjon ei ole tõendanud, kuidas need allahindlused viitavad turgu valitsevale seisundile või põhjustavad konkurentide nõrgendamise või kõrvaldamise.
- 103 GECAS-e väidetava rolli suhtes suuremõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul, ei ole usaldusväärne menetluse hilises staadiumis esitatud komisjoni argument „turuosade ümberpaigutamise” kohta, arvestades GECAS-e väikest

turuosa (alla 10%). Sellega seoses rõhutab hageja, et teine liisingettevõtja ILFC on palju olulisem suuremõõtmeliste kommertslennumite ostja kui GECAS. Komisjon ei ole arvestanud asjaolu, et teised liisingettevõtjad kompenseerivad GECAS-e GE või CFMI mootorite eelistuse, et arvestada kasutajate eelistusi. Väites, et ta ei saa GECAS-e öeldut „korrata”, ei vasta Rolls-Royce argumendile, mille kohaselt ta ise ja teised konkurendid jäävad konkurentsivõimelisteks vaatamata GECAS-e olemasolule.

104 Faktilised asjaolud ei toeta sellist ketserlikku argumentatsiooni. Komisjon ja Rolls-Royce peavad GECAS-t ekslikult uusi lennukitüüpe turule toovaks kliendiks (launch customer) ja GECAS-e väidetavaid uusi lennukitüüpe turule toovaid tellimusi otsustavateks, kui lennukitootjad valivad GE mootori. Selline järeldus jätab tähelepanuta lennukite tootjate (Bombardier, Embraer, BAe, Airbus, Fairchild Dornier ja Boeing) antud ütlused.

105 Ainus komisjoni esitatud faktidel põhinev tõend tugineb asjaolule, et GE mootorite müük liisingettevõtjatele suurenes pärast GECAS-e asutamist 60%, samas kui asjakohaste mootorite müük lennuettevõtjatele langes vaid 10%. See järeldus iseenesest ei tõenda kogu GE turuosa muutumist neil turgudel ja veel vähem GECAS-e rolli selles.

106 Komisjon tegutses ka vastuolus Engine Alliance'i otsuses sisalduvate järeldustega, mille kohaselt P & W ja Rolls-Royce olid usutavalt konkurendid ja omasid võimsust uute mootorite väljatöötamiseks. Hageja märgib, et Engine Alliance'i otsus sisaldas suuremõõtmeliste kommertslennumite mootorite turu põhjalikku uuringut ja et komisjon ei nimetanud põhjusi, mis selgitaksid, miks ta jättis selle otsuse oma hinnangutes tähelepanuta. Komisjon rikkus eespool punktis 86 viidatud kohtuotsuses Europemballage ja Continental Can v. komisjon esitatud kriteeriumit, mille

kohaselt turgu valitseva seisundi olemasolu sedastamiseks on ta kohustatud õiguslikult piisavalt selgitama, et allesjäävad konkurendid ei suuda osutada piisavat vastupanu.

- 107 Komisjoni analüüs konkurentsi olukorra kohta turul on vastuolus ka teiste hiljutiste lennundustööstust puudutavate otsustega, nimelt komisjoni 1. detsembri 1999. aasta otsusega 2001/417/EÜ, mis kuulutab koondumise ühisturuga ja EMP lepingu toimumisega kokkusobivaks (asi COMP/M.1601 — AlliedSignal/Honeywell), (EÜT 2001, L 152, lk 1, edaspidi „AlliedSignal/Honeywell otsus“), ja 11. mai 2000. aasta otsusega, mis kuulutab koondumise ühisturuga kokkusobivaks (asi COMP/M.1745 — EADS) (edaspidi „EADS otsus“), milles komisjon sedastas, et nii lennukitootjatel kui ka lennundusettevõtjatel oli märkimisväärne ostujõud. Tarnijate ja ostjate vastastikune sõltuvus andis viimastele tõelise tasakaalustava jõu, mis on konkurentsi oluline tegur. Lisaks oli komisjonil tõendeid, eelkõige Airbusi ning P & W ja Rolls-Royce'i ühisettevõtte IAE avaldused, mis kinnitavad sellise ostujõu olemasolu. Sellega seoses on asjakohane ka asjaolu, et lennukitootjad ei ole koondumise vastu.
- 108 Lisaks ei esitanud komisjon andmeid ega tõendeid, mis tõendaksid, kuidas, miks ja millal ei suuda Rolls-Royce, P & W ja IAE enam pakkuda tõhusat olemasolevat või tulevast konkurentsi. Usaldusväärsus ja selle kolme ettevõtja võimsus on konkurentsi tugevuse peamine koostisosa lennukimootorite turul. Hageja esitas vastusena VT-le ekspertaruande, mis kinnitab, et nii GE-I, P & W-I kui ka Rolls-Royce'il puudus võimsus tegutseda üksteisest sõltumatult. Rolls-Royce üksnes väitis, et tal puudub hageja rahaline võimsus, kuid mitte seda, et tema rahaline võimsus või juurdepääs kapitalile on ebapiisav, samas kui tema finantsolukord on hea, nagu seda kinnitas üks ekspertidest, professor Shapiro. Mis puudutab Rolls-Royce'i argumenti seoses [...] ¹, siis oli see märk heast olukorrast.

1 — Konfidentsiaalsed andmed on välja jäetud.

- 109 Ainus majanduslik kaalutlus, millele tugines komisjoni argument seoses Rolls-Royce'i ja P & W suutmatusega pakkuda GE-le tõhusat konkurentsi tulevikus, oli professor Choi majandusmudel, mille Rolls-Royce tellis ekspertiisibüroo Frontier Economics'i kaudu (edaspidi „Choi mudel”), millest komisjon siiski loobus. Lisaks ei lükanud komisjon ümber konkureerivate ekspertide analüüse, milles jõuti vastupidistele järeldustele. Lisaks ei maininud Rolls-Royce ega P & W haldusmenetluse ajal, et nad koondumise tagajärjel turult lahkuvad.
- 110 Komisjon tuletab meelde kohtupraktikal põhinevat turgu valitseva seisundi mõistet ja leiab, et ta on õigesti järeldanud, et turgu valitsev seisund oli juba asjaomasel turul olemas. Rolls-Royce toetab teda selles küsimuses.
- 111 Komisjon märgib, et GE on kindlasti juhtiv mootoritarnija ja tema kasv on turul kõige kiirem. GE suhteline eelis peaks kasvama veelgi, kui arvestada veel täitmata tellimusi.
- 112 Lisaks ei tähenda asjaolu, et GE turuosadest märkimisväärne osa tuleneb ühest üksikust lennukitüübist ehk B737-st, et GE võimsuse hinnang ei puutu asjasse.
- 113 Komisjoni ja Rolls-Royce'i sõnul ei ole teatavate mootorite ostuhindade alandused märk soodsast konkurentsist, sest ostuhind ei kajasta mootorite kogumaksumust, sealhulgas korrashoidu. Eeskätt B777X näide ei ole näide tervest konkurentsist, vaid pigem illustreerib see GE käsutuses olevaid kaubanduslikke vahendeid, mis tulenevad tema konkurentidega võrreldes eelkõige GE Capitali ja GECAS-e võimsusest.

3. *Esimese Astme Kohtu hinnang*

a) Esialgsed märkused

- 114 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale tõendab turgu valitsevat seisundit asjaolu, et asjassepuutuval ettevõtjal on majanduslik võimsus, mis võimaldab tal takistada asjaomasel turul tõhusa konkurentsi säilimist ja annab talle võimaluse käituda arvestataval määral sõltumatult oma konkurentidest, varustajatest ja lõpuks ostjatest (vt näiteks 9. novembri 1983. aasta otsus kohtuasjas 322/81: *Michelin v. komisjon*, EKL 1983, lk 3461, punkt 30; 23. oktoobri 2003. aasta otsus kohtuasjas T-65/98: *Van den Bergh Foods v. komisjon*, EKL 2003, lk II-4653, punkt 154). Tuleb kohe märkida, et komisjonil ei ole vaja turgu valitseva seisundi olemasolu tuvastamiseks tõendada, et ettevõtja konkurendid kõrvaldatakse turult, isegi kui seda tehakse pikas perspektiivis.
- 115 Pealegi, kuigi turuosade tähtsus võib turuti erineda, on väga suured turuosad iseenesest — välja arvatud erandjuhtudel — tõendiks turgu valitseva seisundi olemasolust (eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus *Hoffmann-La Roche v. komisjon*, punkt 41 ja 28. aprilli 1999. aasta otsus kohtuasjas T-221/95: *Endemol v. komisjon*, EKL 1999, lk II-1299, punkt 134). Euroopa Kohus järeldas 3. juuli 1991. aasta otsuses kohtuasjas C-62/86: *AKZO v. komisjon* (EKL 1991, lk I-3359, punkt 60), et turgu valitsev seisund on olemas 50%-lise turuosa puhul.
- 116 Nagu märkis hageja, nähtub veel eespool punktis 101 viidatud kohtuotsusest *Hoffmann-La Roche v. komisjon* (punkt 71), et olukord, kus ettevõtja on teiste konkurentide hinnaalanduste surve tõttu sunnitud oma hindu alandama, on üldiselt kokkusobimatu turgu valitsevale seisundile omase sõltumatu käitumisega.

- 117 Siiski ei saa konkreetset turul isegi ägeda konkurentsi olemasolu välistada turgu valitsevat seisundit sellel turul, sest nimetatud seisundi tunnuseks on põhiliselt võimalus käituda ilma, et konkurentsiga peaks arvestama oma turustrateegias ja ilma, et peaks kannatama sellisest suhtumisest tulenevaid kahjulikke mõjusid (eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus *Hoffmann-La Roche v. komisjon*, punkt 70 ja 14. veebruari 1978. aasta otsus kohtuasjas 27/76: *United Brands v. komisjon*, EKL 1978, lk 207). Seega on võimaliku konkurentsi olemasolu turul asjakohane tegur, et hinnata eelkõige turgu valitseva seisundi olemasolu, kuid see ei ole iseenesest otsustav tegur.
- 118 Seetõttu, kui komisjon otsustab koandumise ühisturuga kokkusobivuse üle vastava tehingu teate ja toimiku alusel, puudub hagejal õigus vaidlustada komisjoni järeldusi põhjusel, et need erinevad teises asjas varasemalt teistsuguse teate ja teistsuguse toimiku alusel tehtud järeldustest, isegi kui oletada, et asjaomased turud kahes asjas on sarnased või identsed. Seega niivõrd, kuivõrd hageja tugineb käesoleval juhul komisjoni varasemates otsustes ja eelkõige *Engine Alliance*'i otsuses tehtud analüüsidele, ei ole tema argumentatsioon selles osas asjakohane.
- 119 Isegi kui oletada, et tema argumendid võib ümber kvalifitseerida õiguspärase ootuse põhimõtte rikkumist puudutavateks argumentideks, ei ole õigustatud, et ettevõtjad rajavad õiguspärase ootuse sellele, et säilib varasem otsustuspraktika, mis võib muutuda (vt selle kohta 14. mai otsus 1998 kohtuasjas T-347/94: *Mayr-Melnhof v. komisjon*, EKL 1998, lk II-1751, punkt 368, ja 30. septembri 2003. aasta otsus kohtuasjas T-203/01: *Michelin v. komisjon*, EKL 2003, lk II-4071, punktid 254-255 ja 292-293). Veelgi enam ei saa nad tugineda õiguspärasele ootusele selleks, et vaidlustada antud menetluses tehtud järeldused või hinnangud varasemas asjas tehtud järelduste ja hinnangute põhjal.

- 120 Igal juhul ei ole komisjon ega *a fortiori* Esimese Astme Kohus käesoleval juhul seotud Engine Alliance'i otsuses tuvastatud faktide ja majanduslike hinnangutega. Isegi kui oletada, et mõlemas otsuses sisalduv analüüs on ilma objektiivse põhjuseta erinev, peab Esimese Astme Kohus tühistama käesolevas menetluses vaidlustatud otsuse üksnes siis, kui selle otsuse tegemisel, mitte aga Engine Alliance'i otsuse tegemisel, on õigusnorme rikutud.
- 121 Lisaks on komisjoni poolt eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi kohta tehtud analüüsi õigsuse kontrollimisel oluline teha vahet juba tuvastatud faktiliste asjaolude õigsuse ja nende õigusliku kvalifikatsiooni vahel, mis jääb komisjoni hindamisõigsuse piiridesse, ja tuletada meelde, et komisjonil on kaalutusruum otsustada, kas ta saab nõuetekohaselt tuvastatud asjaolude alusel järeldada ettevõtja turgu valitseva seisundi olemasolu antud turul (vt eespool punkt 60 jj).
- 122 Käesoleval juhul on komisjon põhjendanud oma järeldust, mis puudutab GE-l eelnevalt juba olemasolevat turgu valitsevat seisundit suuremõõtmeliste kommerts-lennukite reaktiivmootorite turul, esiteks tema turuosadega (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 38–83) ja seejärel arvukate teiste teguritega (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 107–229). Hageja ei vaidlusta vaidlustatud otsuses komisjoni poolt sedastatud asjassepuutuvate lennukite reaktiivmootoreid puudutava ülemaailmse turu mõistet (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 10 ja punkt 95 eespool). Ta hoopis väidab, et komisjon leidis ekslikult, et tal oli enne koondumist suuremõõtmeliste kommerts-lennukite mootorite turul turgu valitsev seisund.
- 123 Seega tuleb vaidlustatud otsuses sedastatud asjaolusid, millele tuginedes tegi komisjon järelduse hageja turgu valitseva seisundi kohta, uurida hageja poolt selle järelduse vaidlustamiseks esitatud argumentide valguses. Esiteks analüüsitakse hageja turuosi puudutavaid asjaolusid, teiseks hageja vertikaalset integreerumist

puudutavaid asjaolusid ja kolmandaks asjaolusid, mis puudutavad konkurentsiolekorda suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul.

b) Turuosad

- 124 Komisjon esitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 41 põhjused, miks „veel tootmises olevatele õhusõidukitele paigaldatud mootoripark ja täitmata tellimused moodustavad kõige õigema vahendi, et mõõta ja tõlgendada konkurentide seisundit selles sektoris”. Ta sedastab veel, et hagejat ja CFMI-d tuleks pidada üheks ettevõtjaks nii kaubanduslikel kui ka konkurentsialastel eesmärkidel, mistõttu tuleb GE turgu valitseva seisundi hindamisel omistada kogu CFMI turuosa GE-le (vaidlustatud otsuse põhjendused 65 ja 66).
- 125 Seega märgib komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 70, et GE/CFMI turuosa veel tootmises olevatele suuremõõtmeliste kommertslennumite paigaldatud mootoripargi puhul on 51% kitsa kerega lennumite osas, 54% laia kerega lennumite osas ja 52,2% kõigi osas kokku, samas kui 26,5% turuosast kuulub P & W/IAE-le ja 21% Rolls-Royce/IAE-le. Veel selgitab ta vaidlustatud otsuse põhjendustes 74–76, et paigaldatud mootoripargi areng on olnud kasulik GE-le viimase viie aasta jooksul. Seoses veel tootmises olevate lennumite täitmata tellimustega esitab komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 77 tabeli, millest nähtub, et hagejale kuulus sellise mõõtmise alusel 65% turust.
- 126 Seega tuleb eespool toodu puhul uurida esiteks, kas komisjon võis seaduslikult omistada CFMI turuosa hagejale lähtuvalt käesoleva asja tingimustest ja teiseks, kas tema muud sedastused seoses turuosadega ja järeldused, mis ta neist tegi, on põhjendatud.

CFMI turuosa omistamine hagejale

— Sissejuhatus

- 127 Hageja heidab komisjonile ette hageja enda turuosa liitmist CFMI kogu turuosaga (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 46-66).
- 128 Sellega seoses märgib hageja, et tema turuosa oli vaid [...] % ja CFMI turuosa [...] % (arvud põhinevad 2000. aasta täitmata tellimustel) ja et kui komisjon oleks talle omistanud poole ühisettevõtte osast ja mitte tervet osa, nagu ta tegi seda tema konkurentide Rolls-Royce'i ja P & W ühisettevõtte puhul, oleks tema turuosa suurus olnud [...] %, mis oleks jäänud oluliselt alla 40%.
- 129 Kuna komisjon on järeldanud vaidlustatud otsuse põhjendustes 65 ja 66, et GE-d ja CFMI-d „tuleb pidada üheks üksuseks nii kaubanduslikel kui ka konkurentsialastel põhjustel” ja et tema seisundi hindamisel asjaomastel turgudel tuleb seetõttu omistada CFMI turuosa GE-le, tuleb ühelt poolt uurida, kas komisjoni sedastused seoses ühisettevõtte sisemise korraldusega õigustavad järeldust, mille kohaselt need ettevõtjad moodustavad „kaubanduslikus plaanis” ühe üksuse, ja teiselt poolt, kas need sedastused seoses GE, CFMI ja Snecma käitumisega turul õigustavad järeldust, mille kohaselt GE ja CFMI moodustavad „konkurentsi seisukohast” ühe üksuse.

130 Selles kontekstis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuses esitatud kinnituste õigsus, mis puudutab ühissetevõtte CFMI toimimist, tema aktsionäride vahelisi suhteid ja tema käitumist turul, on fakti küsimused, samas kui küsimus, kas CFMI turuosa saab omistada hagejale, jääb komisjoni kaalutusõiguse raamesse.

— CFMI sisemise korralduse analüüs

131 Komisjon kinnitab, et ühissetevõtte korraldusest, mis puudutab tehnoloogilist ja finantsilist lahusust (vaidlustatud otsuse põhjendused 53–55) ja CFMI mootorite müüki ning turustust (põhjendused 57 ja 58), nähtub GE ülekaalukas roll ühissetevõttes.

132 Hageja vaidleb sellele analüüsile siiski vastu ja väidab eelkõige, et komisjoni argument, mis on esitatud vaidlustatud otsuses põhjenduses 82 seoses tõenäosusega, et CFMI tulu taasinvesteeritakse uute mootorite väljatöötamisse, on ekslik eelkõige seetõttu, et CFMI ei hoiu rahalisi vahendeid uute mootorite väljatöötamiseks, vaid vastupidi, maksab oma kasumi GE-le ja Snecmale regulaarselt välja.

133 Komisjon ei vaidlusta seda hageja fakti Esimese Astme Kohtus ja tuleb järeldada, et ta on teinud vaidlustatud otsuses sellega seoses factivea. See viga on käesolevas kontekstis asjakohane, sest see rõhutab GE ja Snecma vastastikust sõltuvust ühissetevõttes CFMI, sellal komisjon rõhutab hageja ülekaalukat mõju. Arvestades

seda, et CFMI tulu makstakse välja tema aktsionäridele, sõltub CFMI arenemisvõimalus kindlasti nende tahtest.

- 134 Veel tuleb märkida, et komisjon nõustub ise vaidlustatud otsuse põhjenduses 56, et CFMI president-tegevjuht pärineb praktikas alati Snecmast. Vaidlustatud otsuses esitatud CFMI toimimise aspektide kirjeldusest nähtub, et kuigi iga aktsionäri funktsionaalne osalemine ei kajasta kõigis valdkondades aktsiate täpset 50/50 jaotust, on see ettevõtja siiski tööpoolest ühissettevõtte ja mitte hageja tüdarettevõtjana käsitletav ühing.
- 135 Sellega seoses sedastas komisjon vaidlustatud otsuses õigesti, et hageja ja Snecma vaheline kaubanduslik koostöö CFMI raames oli väga täpselt reguleeritud ja et sama kehtib CFMI ja hageja vahelise kaubandusliku koostöö, eelkõige CFMI mootorite turustamise suhtes (vaidlustatud otsuse põhjendused 57 ja 58). Snecmal oleks väga raske säilitada positsiooni suuremõtmeliste kommertsennukite reaktiivmootorite turul muul viisil, kui olemasoleva osaluse kaudu ühissetvõttes CFMI. Lisaks nähtub vaidlustatud otsuses esitatud CFMI tegevuse analüüsist, et mis tahes CFMI turuosa tõus oli alati GE ja Snecma ärihuvides; seda järeldust ei ole hageja Esimese Astme Kohtus vaidlustanud. Seega leevendas kõrge kaubandusliku integreerumise tase CFMI ja tema aktsionäride vahel märkimisväärselt eespool punktis 133 märgitud faktiviga ja järeldust CFMI president-tegevjuhi isiku kohta.
- 136 Siiski, kuna CFMI teiseks aktsionäriks on Snecma, kes on hagejast sõltumatu ettevõtja, kes omab samuti märkimisväärselt rolli CFMI juhtimises ja saab osa selle kasumist, jääb CFMI väljapoole GE kontserni ja teda ei saa pidada täielikult hagejale kuuluvaks ettevõtjaks. Arvestades eespool toodut, tuleb järeldada, et komisjon

liialdas teataval määral hageja rolliga ühissettevõttes CFMI, leides, et viimane moodustas koos hagejaga kaubanduslikus plaanis ühe üksuse.

— GE, CFMI ja Snecma konkurentsialase seisundi analüüs

- 137 Komisjon kinnitas vaidlustatud otsuses, ilma et hageja oleks seda vaidlustanud, et Snecma ei müü suuremõõtmelistele kommertslen nukitele reaktiivmootoreid CFMI-st sõltumatult ei käesoleval ajal ega isegi potentsiaalselt, ja et CFMI ja GE mootorid üksteisega ei konkureeri (vaidlustatud otsuse põhjendused 50–52 ja 59–61).
- 138 Lisaks märgib komisjon põhjenduses 64 ja hageja ei vaidle sellele käesoleval juhul vastu, et vastavalt oma eelisostupoliitikale „GE-only”, mida on üksikasjalikult uuritud punktis 191 ja järgmistes punktides allpool, ostab GE tütarettevõtja GECAS võimalusel üksnes GE ja CFMI mootoreid (vaidlustatud otsuse põhjendus 121 jj, eelkõige põhjendus 132). Asjaolu, et GECAS käsitleb CFMI mootoreid sarnaselt GE mootoritega, kinnitab komisjoni argumenti.
- 139 Lõpuks märgib komisjon, ja hageja ei ole sellele vastu vaielnud, et GE ise liitis oma turuosad CFMI turuosadega enda aastaaruannetes alates 1995. aastast ja et juhtivad finantsanalüütikud teevad seda sama (vaidlustatud otsuse põhjendus 65 ja selle joonealused märkused 22 ja 23).
- 140 Komisjon võis järeldada käesolevas menetluses vaidlustamata tuvastatud faktide alusel, seejuures ilmselgelt eksimata, et hageja ja CFMI käituvad turul enda konkurentide ja klientide suhtes ühe üksusena.

— Kokkuvõte ja järeldus CFMI turuosade omistamisest hagejale

- 141 Tuleb meelde tuletada, et CFMI turuosad omistati hagejale põhimõtteliselt ühelt poolt suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul turgu valitseva seisundi võimaliku olemasolu hindamiseks ja teiselt poolt, täiendavalt koondumise teiste aspektide, nagu konglomeraatmõtjude, hindamiseks.
- 142 Kuna sellise omistamise eesmärk on turgu valitseva seisundi hindamine, moodustab see osa analüüsist, mille eesmärk on teha kindlaks konkurentsialaseid suhteid turul, mitte ettevõtjate vaheliste kaubanduslike suhete muid aspekte.
- 143 Tuleb järeldada, et sellise erilise ülesande raames on komisjoni järeldus, mille kohaselt CFMI ja hageja moodustavad konkurentsi seisukohast ühe üksuse (vt eespool punkt 129), olulise tähtsusega. Seevastu CFMI aktsionäride sisemiste suhete täpne olemus ja nende kaubandusliku integreerumise tase on vaidlustatud otsuse selle osa üldises struktuuris teisejärgulise tähtsusega, eriti kuna komisjoni sedastus hageja ja CFMI vahelise integreerumise kõrge taseme olemasolust on põhilises osas õige.
- 144 Lisaks hageja poolt väljapakutud turuosade arvutamise meetod, mis seisneb arvestuses, et pool CFMI osast ehk [...] % turust jääks GE-le omistamata, jätkaks vale mulje GE seisundist turul. Seevastu asjaolu, et komisjon omistab GE-le CFMI turuosad põhjusel, et erinevalt tema partnerist Snecmast, on GE ka suuremõõtme-

liste kommertslennumite reaktiivmootorite sõltumatu tootja, kajastab turu konkurentsi tegelikkust, mis on vaidlustatud otsuses õigesti sedastatud.

- ¹⁴⁵ Kuna komisjon käsitles ühissetevõtte IAE, milles osalevad hageja konkurendid Rolls-Royce ja P & W, turuosi analoogiliselt ja omistas poole IAE turuosast kummalegi viimati nimetatutest põhjusel, et nad on ainsad IAE aktsionäride hulgas, kellel on turul vastav tegevus (vaidlustatud otsuse põhjendus 67), on tema seisukoht ühissetevõtte turuosade omistamisest järjekindel ega ole ilmselgelt väär.
- ¹⁴⁶ Eespool nimetatud faktiviga, mis puudutab CFMI tulude käsitlust (punkt 133 eespool), ja suhteline liialdus hageja rollist ühissetevõtte CFMI juhtimises (punkt 134 eespool), ei muuda seetõttu koos või eraldi võetuna küsitavaks komisjoni kinnitust, mille kohaselt hagejat ja CFMI-d tuleb pidada üheks üksuseks. Järelikult ei ole eelnevast lähtuvalt tuvastatud, et komisjon tegi käesoleva juhtumi asjaolude hindamisel ilmse hindamisvea, otsustades seoses paigaldatud mootoripargi ja ka täitamata tellimustega omistada CFMI turuosad hagejale, et hinnata hageja turgu valitseva seisundi olemasolu suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul laiemalt.
- ¹⁴⁷ Seevastu niivõrd, kuivõrd selline turuosade omistamine jääb kohtuasja teiste aspektide raamesse, märgib hageja õigesti, et Snecma ei ole huvitatud reinvesteeringutest, et võimaldada ühinenud ettevõttel edendada Honeywelli avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid. Seda argumenti arvestatakse, kui uuritakse allpool vaidlustatud otsuse lõike, mis puudutavad kohtuasja teisi aspekte, eelkõige

konglomeraatmõjusid. Olukorras, kus hageja selliselt märgitud asjaolu võib avaldada mõju kohtuasja teiste aspektide majanduslikule ja konkurentsialasele analüüsile, pidi komisjon seda asjaolu arvestama (vt eelkõige Cournot' mõju analüüs vaidlustatud otsuse põhjenduses 374 jj).

Komisjoni märgitud turuosad olemasolevate tootjate võimsuse hindamiseks suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul

— Järeldused suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turu olemuse kohta

148 Hageja väidab, et tema turuosadele viitamine vaidlustatud otsuses, et tõendada tema turgu valitseva seisundi olemasolu suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul, on ebaõige turu olemuse tõttu, sest see on avalike hangete turg.

149 Tuleb märkida, et turuosad ühe teatava kuupäeva seisuga on vähem olulised sellise turu analüüsimisel, nagu on suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turg, kui näiteks igapäevaste tarbekaupade turu analüüsimisel. Kuigi komisjon ametlikult ei tunnistanud, et suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turg on „avalike hangete turg”, nõustub ta Esimese Astme Kohtus, et seda turgu iseloomustab piiratud arv kõrge väärtusega lepinguid. Sellisel turul asjaolu, et konkreetne äriühing on võitnud viimaseid hankeid, ei tähenda ilmtingimata, et keegi tema konkurentidest ei võiks võita järgmist. Tingimusel, et tal on konkurentsivõi-

meline toode ja et teised tegurid ei osutu esimesele äriühingule ülekaalukalt kasulikuks, võib konkurent alati võita olulise tehingu ja ühe hoobiga suurendada enda turuosi märkimisväärselt.

150 Siiski ei õigusta selline sedastus järeldust, mille kohaselt turuosadel puudub peaaegu igasugune väärtus erinevate tootjate võimsuse hindamisel sellisel turul, eriti siis, kui need osad jäävad suhteliselt stabiilseks või näitavad, et ettevõtjal on kalduvus tugevdada oma seisundit. Käesoleval juhul järeldas komisjon õigesti vaidlustatud otsuses esitatud arvude põhjal, millele on viidatud eespool punktis 125, et viie aasta jooksul enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist „õnnestus GE-l mitte üksnes säilitada juhtiva tarnija seisund, vaid ta näitas ka kõige suuremat turuosa kasvumäära” (vaidlustatud otsuse põhjendus 74).

151 Isegi avalike hangete turul on asjaolu, et tootja säilitab või tugevdab oma turuosi paljude järjestikuste aastate jooksul, märk võimsusest turul. Saabub kindlasti hetk, kus tootja turuosa ja tema konkurentide turuosa vahelist erinevust ei saa enam panna turul nõudluse moodustavate hangete väikse arvu arvele. Seega dünaamiline aspekt, mis seisneb GE turuosa hiljutises suurenemises, on eriti veenev osa komisjoni tehtud analüüsis, mille pärast ei saa talle seega ette heita ilmse hindamisvea tegemist.

— Järeldused müügijärgse teenuste turu kohta (aftermarkets)

152 Komisjon märgib, et mootorite tootjad saavad oma investeeringud tagasi pigem müügijärgsete teenuste osutamisest ja varuosade müügist, kui reaktiivmootorite

müügist saadavatest esialgsetest kasumimarginaalidest (vaidlustatud otsuse põhjendused 79–82 ja 90–106). Sellest komisjoni tuvastatud faktist, mida hageja ei vaidlusta ja mis põhineb isegi poolte eneste kinnitustel (põhjendused 39 ja 95), piisab, et tõendada reaktiivmotorite tootja jooksva tulu suuruse sõltuvust suures ulatuses tema varasemast müügist.

153 Hageja märgib õigesti, et kuna turuosa üks oluline osa, mis talle on omistatud, on seotud CFMI reaktiivmotorite müügiga, siis tulu, mis talle sellest müügist laekub, on väiksem kui siis, kui müük oleks talle otseselt omistatav (vt eespool punkt 147). Seetõttu ei ole majanduslik võimsus, mis tuleneb hageja turuosast, mida on mõõdetud paigaldatud reaktiivmotorite põhjal, nii märkimisväärne, kui näitab vaidlustatud otsuses komisjoni poolt nimetatud täpsustamata turuosa. Siiski ei saa olukorras, kus Snecmal ja hagejal on mõlemal huvi tagada CFMI edu tulevikus, jätta täielikult kõrvale Snecmale makstavat kasumiosa. Lõpuks puudub sellel argumendil mõju hageja suurele turuosale, mis puudutab täitmata tellimusi, arvestades eriti eespool punktis 140 märgitud, et CFMI ja hageja moodustavad ühe konkureeriva üksuse kolmandate isikute, konkurentide ja klientide suhtes.

154 Komisjon märgib veel vaidlustatud otsuse põhjenduse 104 kohta, millele hageja ei ole vastu vaieldud, et GE osutab konkurentide toodangule reaktiivmotoritega seotud müügijärgseid teenuseid oluliselt rohkem kui tema konkurendid. Arvestades eespool märgitud müügijärgsetest teenustest saadava tulu tähtsust, on see asjaolu oluline, sest sellest jäeldub, et GE turuosa paigaldatud reaktiivmotorite osas alahindab teataval määral tema võimsust suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmotorite turul müügijärgse teeninduse tasandil.

— Järeldused seoses mõistega „standardiseerimine” suuremõõtmeliste kommerts-lennukite reaktiivmootorite turul

- 155 Komisjon tugineb veel mõistele „standardiseerimine” (commonality), mille kohaselt peamiselt asjaolu, et lennuettevõtja varustab kõik oma lennukid samade reaktiivmootoritega või vähemalt sama seeria reaktiivmootoritega, võimaldab kokkuhoidu (vaidlustatud otsuse põhjendused 41 ja 146–162). Sellega seoses märgib ta, et „kasu, mis ilmneb lennuettevõtja jaoks mootorite [standardiseerimisest], tuleneb tema tegevuse erinevatest tasanditest ja moodustab sellisena vaieldamatult teguri, mida ettevõtjad arvestavad lennukitellimuste esitamisel” (vaidlustatud otsuse põhjendus 161).
- 156 Tuleb märkida, et see tegur toob välja kasu, mida mootori tootja võib saada sellest, et ta on tunnustatud tarnija paljude lennukitüüpide või kõige enam müüdavatele lennukitüüpidele, et müüa suuremas koguses samu mootoreid tulevikus. Sellise kasu tähtsus mootori tootjale on ilmtingimata seotud tema paigaldatud mootoritega peamiselt veel tootmises olevatel lennukitel. Standardiseerimine on seega eriti asjakohane osa komisjoni analüüsist, mis õigustab arvude kasutamist seoses hageja turuosaga, et tõendada tema majanduslikku võimsust. Hageja seab standardiseerimisest tuleneva kasu siiski kahtluse alla (punkt 99 eespool).
- 157 Komisjon tsiteeris vaidlustatud otsuse põhjenduses 135 GECAS-e rolli analüüsis ühte lõiku GE 1999. aasta majandusaasta aruandest, milles täpsustatakse, et „Me [GECAS] oleme oluliselt arenenud seoses võetud kohustusega aidata klientidel saavutada nende lennukite ja bilansiga seotud eesmäärke. Näiteks aitas GECAS ühel suurimal Hiina lennuettevõtjal China Eastern vähendada tema lühiajalist võimsust, [standardiseerida] tema lennukiparki, võttes kasutusele kitsaraamilised Airbus-lennukid, mis on varustatud CFM[I] reaktiivmootoritega, ja saada kõva valuutat”. See näide on asjakohane ja oluline märk sellest, et reaktiivmootorite standardisee-

rimisel on tegelikult positiivsed mõjud. Selles aruandes näib hageja käsitlevat iseenesest mõistetavana asjaolu, et lennukite standardiseerimisel on lennuettevõtja jaoks teatud majanduslikud eelised.

158 Vastupidi sellele, mida väidab hageja, ei ole enamus lennuettevõtjatelt sellele küsimusele saadud vastustest komisjoni argumendiga vastuolus (eespool punkt 99, *in fine*).

159 Sellega seoses märgib Lufthansa, et standardiseerimise mõju on tema puhul ebaoluline, sest tema mootorite hoolduse tagavad kolmandad isikud, kuid ta märgib, et lennukipargi standardiseerimine on oluline töökorralduslikul tasandil. United Airlines kinnitab ilma keerutamata, et standardiseerimine on muu hulgas oluline osa mootori valikul ja Alitalia tunnustab, et identsete reaktiivmootorite ostmine võib vähendada keskmisi kogukulusid, sest vähenevad hoolduskulud, kuigi segatüüpi lennukipargi olemisest võib tuleneda teatav muu kasu. US Airways kinnitab, et ta püüab oma lennukiparki standardiseerida, kuid kuna varem valis ta mootoreid teiste tegurite alusel, on tema praeguse lennukipargi standardiseerituse tase madal ega mõjuta järelikult praegu tema mootorite valikut väga oluliselt. Iberia sõnul pole võimalik üheselt kinnitada, et standardiseerimine on otsustav, sest kui mootori valik tehakse selgelt majanduslikel, tehnilistel ja rahalistel kaalutlustel ning samuti riskianalüüsi seisukohast, siis ei ole standardiseerimine tähtis tegur. Seevastu kinnitab ta, et ta hindab eeliseid, mis tulenevad seadmete standardiseerimisest, kui muud tegurid on tasakaalus. Lõpuks puudutab hagile lisatud British Airwaysi vastus üksnes avioonikaga seotud tooteid, kuid toetab üldiselt ideed, et seadmete standardiseerimine võimaldab kokku hoida. Seega ei järeldu hageja poolt viidatud kõikide vastuste lugemisest, et lennukipargi sisemisel reaktiivmootorite standardiseerimisel puudub mõju lennuettevõtja mootorite valikule.

160 Lisaks tuleb märkida, et komisjon esitas vaidlustatud otsuses, eelkõige põhjendustes 154 ja 155, palju konkreetseid näiteid, kus lennuettevõtjad on otseselt eelistanud üht reaktiivmootorit teisele, sest esimest tema lennukipargis juba kasutati. Ei ole väidetud, veel vähem tõendatud, et need näited ei vasta tegelikkusele ja seetõttu tuleb järeldada, et need toetavad komisjoni argumente.

161 Oluline on rõhutada, et komisjon ei kinnitanud vaidlustatud otsuses, et standardiseerimine on mootori valikul alati otsustav, kuna ta märgib põhjenduses 148, et „kui standardiseerimine mootorite tasandil on üksnes üks neist teguritest, mida lennuettevõtjad lennuki ostmisel arvestavad, tõendas komisjoni uurimine, et lennuettevõtja hooldustegevuse korraldamine mängis olulist rolli reaktiivmootorite omandamise otsustes”. Seetõttu ei teinud komisjon faktiviga, kui ta järeldas, et lennukipargi standardiseerimisest tulenev kasu on olemas vähemalt sama tüüpi mootorite puhul ja võib põhimõtteliselt soodustada lennuettevõtjate poolt nende lennukipargis juba kasutatud mootorite ostmist, eelistades neid mootoritele, mida pole veel kunagi ostetud. Ta ei teinud ka ilmset hindamisviga, leides, et see tegur annab ka panuse GE turgu valitsevale seisundile.

— Komisjoni tuvastatud turuosade arvutamine, et hinnata hageja võimsust suuremõõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul

162 Komisjon on hageja turuosa analüüsist paigaldatud mootoripargi kohta välistanud lennukid, mida enam ei toodeta, sest need „moodustavad reaktiivmootorite tarnijate jaoks vähem olulise tuluallika kui veel tootmises olevad õhusõidukid” (vaidlustatud otsuse põhjendus 42). Eelkõige märgib ta, ja seda ei ole hageja vaidlustanud, et vanemad reaktiivmootorid on moodsatest reaktiivmootoritest lihtsamad, mistõttu toovad need müügijärgseid teenustulusid sisse vähem ja et nad kaovad lennuette-

võtjate lennukipargist järk-järgult. Selliste selgituste valguses tuleb sedastada, et komisjon ei teinud ilmset hindamisviga, otsustades seda osa paigaldatud mootoripargist mitte arvestada, et hinnata erinevate tootjate tegelikku võimsust suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul.

163 Seoses täitmata tellimuste arvudega märgib hageja, et komisjon ei ole arvestanud suuremõõtmeliste kommertslennumite puhul täitmata tellimusi lennukitele, mida veel ei kasutata, samas kui ta arvestas seda osa regionaalende teostavate suuremõõtmeliste kommertslennumite puhul (vaidlustatud otsuse põhjendus 85). Sellega seoses viitab hageja tema hagi lisas 8 sisalduvale tabelile („GE’s and Honeywell’s slides presentation at oral hearing”, kaust 8/14, vaheleht 3, üheksandal leheküljel tabel pealkirjaga „Backlog of Engine Sales for Aircraft not Yet in Service”), mille kohaselt veel kasutusse võtmata lennumite tellimused märgivad GE puhul 38%-list, P & W puhul 21%-list ja Rolls-Royce’i puhul 40%-list turuosa.

164 Seoses hageja märgitud asjaoluga, et komisjon kasutas regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennumite mootorite turul olukorra hindamiseks arve, mis on seotud veel kasutusse võtmata lennumite täitmata tellimustega, tuleb märkida, et hageja nende kasutamist viimati nimetatud kontekstis vaidlustanud ei ole, mistõttu ei ole vaja uurida nende kasutamise asjakohasust seoses selle turuga (allpool punkt 540). Igal juhul saab nende arvude kasutamist õigustada regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennumite reaktiivmootorite turu puhul seoses selle turu kiire kasvuga, mida on märgitud allpool punktis 552 ja mis erineb suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turust allpool punktis 165 ja järgmistes punktides esitatud põhjustel. Seega komisjoni poolt veel kasutusse võtmata lennumite täitmata tellimuste erinev käsitlus kahel asjaomasel turul ei ole vastuoluline ja veel vähem ilmselge hindamisviga.

165 Kohtuistungil hageja ja kostja esitatud märkustest järeldeb, et eespool punktis 163 mainitud tabelis märgitud arvud ja need, mis on märgitud vaidlustatud otsuse põhjenduses 77 sisalduvas tabelis, mis puudutavad alati tootmises olevate suuremõõtmeliste kommertslennukitele paigaldatavate mootorite täitmata tellimusi, väljendavad reaktiivmootorite kogust. Seetõttu tuleb märkida, et veel kasutusse võtmata lennukite tellimuste esemeks olevate reaktiivmootorite arv on hageja esitatud tabeli kohaselt (936 tellitud reaktiivmootorit) väga väike võrreldes veel tootmises olevatele lennukitele tellitud reaktiivmootorite arvuga (5466 tellitud reaktiivmootorit). Seega asjaolul, et Rolls-Royce'il on hagejast natuke rohkem tellimusi veel kasutusse võtmata lennukite osas, on väike mõju nende vahelisele konkurentsisuhtele, kui arvestada tellimuste koguarvu.

166 Kui eespool punktis 163 mainitud tabel ja vaidlustatud otsuse põhjenduses 77 sisalduv tabel ühendada, on hageja osa täitmata tellimuste turust 60,9% ($3542 + 360 = 3902$ tellitud reaktiivmootorit), P & W-l 17,0% ($887 + 200 = 1087$ tellitud reaktiivmootorit) ja Rolls-Royce'il 22,1% ($1037 + 376 = 1413$ tellitud reaktiivmootorit).

167 Tuleb sedastada, et kahe asjassepuutuva tabeli ühendamisest tekkivad arvud on piisavalt lähedased vaidlustatud otsuse põhjenduses 77 komisjoni poolt viidatud arvudega, millest tuleb järeldada, et arvude vaheline väike erinevus ei mõjuta komisjoni järeldust, mille kohaselt reaktiivmootorite tellimuste vaatekohast osutab hageja turuosa turgu valitsevale seisundile.

168 Lisaks kinnitas komisjon kohtuistungil vastusena Esimese Astme Kohtu kirjalikule küsimusele, et arvud veel kasutusse võtmata lennukite kohta ei kajasta representatiivselt ja usaldusväärselt konkurentsi olukorda turul. Sellega seoses tuleb sedastada veel kasutusse võtmata mitme hankeallikaga lennukitüübi puhul — suur kommertslennuk, millele lennukitootja on heaks kiitnud kaks või mitu erinevat mootorit, kuid mootori lõpliku valiku teeb lennuettevõtja —, et asjassepuutuva lennukitüübiga seotud erinevate mootoritootjate ajutised turuosad võivad muutuda

märgatavalt pärast seda, kui lennukitüüp on varajases turustusetapis. Erinevalt ärilennukitest ja regionaalende teostavatest suuremõtmelistest lennukitest, millel on alati üks hankeallikas, kuna igale lennukitüübile on kinnitatud vaid üks reaktiivmootor, võivad suuremõtmelised kommertslennumid olla ühe või mitme hankeallikaga.

169 Sellega seoses märgib komisjon, et eespool punktis 163 mainitud tabelis — millele hageja tugines mootorite puhul, millega varustatakse tüüpi A318-100 — märgitud P & W turuosa ehk 69% (290-st tellimusest 200), ei ületa täna [...]%, sest hageja turuosa on kasvanud sel ajal [...]%-ni. Lisaks kinnitab komisjon, et Rolls-Royce'i turuosa ehk [...]% tellimustest A318-100-le, mis on tabelis märgitud, ei ole kooskõlas turu hilisema arenguga, sest hagejale kuuluva turuosa suurus selle lennuki tellimustest on märtsis 2004 [...]%. Tuleb järeldada, et kuigi neil arvudel puudub otsene mõju vaidlustatud otsuses tehtud analüüsile, sest need on seotud otsuse vastuvõtmisele järgnenud hilisema ajavahemikuga, kinnitavad need komisjoni argumenti, et ta ei oleks saanud arvestada esitatud tellimusi suuremõtmeliste kommertslennumitele, mis olid veel kasutusse võtmata.

170 Vastuses sellele argumendile ei vaidlusta hageja nende näidete õigsust. Ta lihtsalt märkis, et [...] A318-100-le [...], mis selgitas selle äriühingu turuosa langust asjassepuutuva lennukitüübi puhul, ja et komisjoni esitatud arvud selles suhtes on valikulised, kui arvestada eelkõige, et „märtsis 2004 suurenes Rolls-Royce'i turuosa [...]%-lt [...]%-ni”. Hageja ei selgitanud milliste mootoritega on seotud arv [...]%, millele ta tugineb. Isegi kui oletada, et see on seotud lennukite mootorite tellimustega, mis ei olnud veel tootmises kohtuistungil kuupäeval — mis näib nii olevat lähtuvalt kontekstist — ei nõrgenda see komisjoni argumenti, sest tulenevalt näidetest, mille komisjon kohtuistungil andis, on arvud, mis puudutavad mootoritootja ajutist turuosa seoses lennukitüübi varustamisega mitmest hankeallikast, põhimõtteliselt suhteliselt mitteusaldusväärased, sest need võivad hiljem radikaalselt muutuda.

- 171 Seoses [...] A318-100-le, tugevdab hageja esitatud argument näiteks komisjoni argumenti, mille kohaselt turul veel mitte olevatele mitme hankeallikaga lennukitele esitatud tellimustel põhinevad arvud võivad anda vale ettekujutuse mootoritootjate vahelistest lõplikest jõududest turul. Seega arvestades eesmärki, mille pärast komisjon viitas asjakohastele näidetele, st et selgitada tulevastele lennukitüüpidele esitatud tellimuste mittearvestamist, tuleb sedastada, et hageja vastuargumendid ei nõrgenda eelmises punktis esitatud arutluskäiku.
- 172 Arvestades kõike eelnevat ei olnud komisjoni analüüs moonutatud põhjusel, et ta ei arvestanud vaidlustatud otsuses esitatud tellimusi lennukitele, mida polnud veel kasutusele võetud, ja järelikult ei teinud ta ilmset hindamisviga asjaolu tõttu, et jättis oma arvutustest need arvud välja.

— Boeing 737 käsitlus

- 173 Hageja on esitanud ka argumenti, mis puudutab eelkõige Boeing B737-t. Nagu sedastas Ameerika Ühendriikide Justiitsministeerium, tekkis GE suur turuosa peamiselt sellest, et CFMI on ainus mootoritootja vaid ühele lennukile ehk B737 teisele ja kolmandale versioonile, millel on olnud kõige suurem kaubanduslik edu lennundusajaloos.
- 174 Sisuliselt kordas hageja argument üldisemat argumenti, mida uuriti eespool ja mille kohaselt turuosad ei ole hankemenetluse turul konkurentsi olukorra hindamiseks asjakohased. Eespool esitatud kõikide põhjuste tõttu ja arvestades eelkõige asjaolu, et

mootoritootja valmistatud ja paigaldatud reaktiivmootoritepark mõjutab tema praeguseid ja tulevaseid tulusid, jääb kestma kaubandusliku edu otsene ja kaudne mõju sellisel turul, vaatamata märkimisväärse aja möödumisele.

- 175 GE mootorite tarnet B737-le võib seega pidada käesoleval juhul asjakohaseks, sest see suurendab hageja turuosa ja võimaldab tal saada veel täna kasu täiendavatest tuludest ja ka positiivsetest kaubanduslikest mõjudest, mida ühe lennukitüübiga seotud mootoritootjad saavad lennuettevõtjate lennukipargi standardiseerimisest.
- 176 Hageja märkis kohtuistungil, et haldusmenetluse käigus ametnike nõustamiseks komisjoni poolt palgatud majandusteadlane, professor Vives, oli komisjoni 26. aprillil 2004 esitatud elektroonilises kirjas, mis oli vastus ühele Esimese Astme Kohtu küsimusele, pidanud asjaolu, et hageja võitis lepingud seoses B737 varustamisega „pigem õnneks (millel oli tohutu mõju), kui turuosade inertsiga näiteks” [„more a case of luck (with tremendous impact) than a case of market share inertia”]. Professor Vives'il puudus haldusmenetluses kindel staatus ja asjaolu, et ta avaldas oma arvamust, mida võib pidada kokkusobimatuks komisjoni poolt vaidlustatud otsuses lõpuks võetud seisuskohaga, ei saa nõrgendada vaidlustatud otsuse põhjendatust. See asjaolu tähendab hoopis, et komisjon soovis kuulda erinevaid arvamusi.
- 177 Igal juhul ei kinnitanud komisjon vaidlustatud otsuses, et hagejal oli turgu valitsev seisund siis, kui temaga sõlmiti asjassepuutuvad lepingud, vastavalt 80-ndate ja 90-ndate alguses. Käesolevas kontekstis on hoopis asjakohane asjaolu, et selline varasem kaubanduslik edu iseenesest jätkub, mõjutades hageja praegust turgu valitsevat seisundit, nagu on kirjeldatud eespool.

- 178 Kuigi hageja edu B737 varustamisel avaliku hanke kaudu „moonutab” erinevate mootoritootjate turuosasid nii, et see suurendab hageja turuosa märkimisväärselt, võis komisjon põhjendatult leida, et hageja suur turuosa, mis osaliselt tulenes sellest edust, võis muuta konkurentsi olukorda turul viimase kasuks. Seevastu kui komisjon oleks välistanud hageja poolt võidetud avaliku hanke, mis väljendab kõige olulisemat kaubanduslikku edu asjaomasel turul, oleks see kindlasti moonutanud tema selle kohta tehtud analüüsi.
- 179 Hageja viidatud asjaolu, et Ameerika Ühendriikide Justiitsministeerium on ilmselt järeldanud, et hageja võimsuse hindamiseks selles sektoris oli õigustatud nimetatud õhusõiduki müügi alusel arvatatud mootorite müügi välistamine, ei ole käesolevas menetluses asjakohane. Seetõttu ei ole asjaolu, et ühe või mitme kolmanda riigi pädevad ametiasutused hindavad nende vastavates menetlustes üht küsimust teataval viisil, iseenesest piisav, et seada kahtluse alla ühenduse pädevate ametiasutuste poolt antud teistsugune hinnang. Ühenduse tasandil haldusmenetluses esitatud asjaolud ja argumendid, samuti nagu kohaldatavad õigusnormid, ei ole ilmtingimata samad, mida arvestavad asjassepuutuvate kolmandate riikide ametiasutused ja mõlema poole hinnangud võivad järelikult erineda. Kui üks pooltest leiab, et kolmandate riikide ametiasutuste järeldust põhjendav arutluskäik on eriti asjakohane ja ülevõetav ühenduse menetlusse, võib ta sellele alati põhiküsimuses tugineda, nagu hageja on seda käesoleval juhul teinud, kuid sellise arutluskäigu tõendusjõud ei saa olla otsustav.
- 180 Lähtudes eeltoodust ei ole komisjon teinud ilmset hindamisviga võttes arvesse ka mootorite müüki B737-le.

Järeldused turuosade kohta

- 181 Eespool toodud analüüsist tuleb järeldada, et komisjoni tuvastatud asjaolud analüüsis hageja turuosade kohta on peaasjalikult tõendatud. Komisjon ei teinud

ilmset hindamisviga, järeldades, et hageja turuosa võis käesoleva asja tingimustes viidata tema turgu valitseva seisundi olemasolule suuremõõtmeliste kommertslen-nukite reaktiivmootorite turul enne koondumist. Lisaks tuleb märkida, et komisjon põhjendas vaidlustatud otsuses oma järeldust juba eelnevalt olemasoleva hageja turgu valitseva seisundi kohta muude teguritega, mida uuritakse allpool.

c) Vertikaalne integreerimine — GE Capital ja GECAS

Sissejuhatus

¹⁸² Analüüsis GE seisundi kohta suuremõõtmeliste kommertslen-nukite reaktiivmooto-rite turul, tehes järelduse turgu valitseva seisundi olemasolu kohta, tugines komisjon vaidlustatud otsuses ka GE kahe tütarettevõtja ehk GE Capitali ja GECAS-e majanduslikule ja kaubanduslikule võimsusele. Komisjon esitab põhjendustes 107–120 põhjused, miks ta leiab, et GE Capitali rahaline võimsus tugevdab hageja turgu valitsevat seisundit, ja põhjendustes 121–139 esitab põhjused, miks ta leiab, et sellele annab panuse ka GECAS-e olemasolu ja tema kaubanduspoliitika. Seejärel märgib ta põhjendustes 140–145, et hageja konkurentidel on võimatu tekitada GECAS-e võimsusega analoogilist võimsust. Lõpuks toob komisjon põhjendustes 163–172, mille pealkiri on „GE turgu valitsev seisund”, ka teatava arvu näiteid ja muid asjaolusid seoses GE Capitali ja GECAS-e mõjuga.

¹⁸³ Hageja kritiseerib seda analüüsi ja rõhutab eelkõige, et see on veidi väär, eriti seetõttu, et see põhineb GECAS-e osas väitel, et ettevõtja, kelle ostude osa on

väiksem kui 10%, kasutab turul ostjana oma mõjuvõimu (eespool punktid 103 ja 104). Komisjoni argument ei põhine ühelgi majanduslikul analüüsil, mis võiks seda argumenti kinnitada. Kuna komisjon viitab oma argumenti toetamiseks teatavale arvule näidetele, märgib hageja, et tema tütarettvõtjate tegevus tema mootorite edendamisel on märk väga elavast konkurentsist.

184 Tuleb meelde tuletada, et teataval määral konkurentsi olemasolu turul ei välista turgu valitsevat seisundit sellel turul (vt eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus *Hoffmann-La Roche v. komisjon*, punktid 39 ja 70 ja eespool punktis 117 viidatud kohtuotsus *United Brands v. komisjon*, punkt 113). Käesoleval juhul komisjon tõepoolest sedastas, et erinevate suuremõõtmeliste kommertslennumarkide reaktiivmootorite tootjate vahel on konkurents. Siiski sedastas ta ka seda, et erinevalt oma konkurentidest olid hageja käsutuses tänu tema tütarettvõtjatele teatud vahendid, mis võimaldasid tal teatavatel juhtudel turgu valitseda hankelepingute võitmise teel, mida ta ei oleks kindlasti saanud võita üksnes tehnika ja hindadega. Seega ei ole hageja viidatud konkureerivate avalike hangete olemasolu vastuolus komisjoni argumentiga muude mõju avaldavate vahendite asjakohasuse kohta.

185 Lisaks pelk GE Capitali olemasolu ja asjaolu, et GE kontsernil on maksimaalne krediitireiting „AAA” (vaidlustatud otsuse põhjendus 142), ei ole asjaolud, mis viitavad iseenesest hageja turgu valitsevale seisundile suuremõõtmeliste kommertslennumarkide reaktiivmootorite turul. Hageja märgib sellega seoses õigesti, et konkurentsiõigus ei karista ettevõtjaid lihtsalt nende suuruse või nende rahaliste vahendite pärast.

186 Samuti ei ole konkurentsile kahjulik asjaolu, et GECAS tegeleb suuremõõtmeliste kommertslennumarkide ostmise, rahastamise ja liisimisega. Pelgast asjaolust, et ettevõtja

on ühe oma tütaretevõtja ehk käesoleval juhul GECAS-e kaudu üks oma klientide ehk Boeingu ja Airbusi klientidest, ei piisa, et omistada talle turul võimsus, mis on käsitletav turgu valitseva seisundina.

187 Siiski tuleb märkida, et komisjon ei ole esitanud vaidlustatud otsuses majandusteooriat, mille kohaselt reaktiivmootorite ostja, kes esindab 8–10% kõigist ostudest, omab üksnes selle tõttu majanduslikku võimsust, mis annab talle võimaluse kõrvaldada turult üks või enam mootorite tootjat. Ta ei kinnita seda, et iseenesest asjaolu tõttu, et suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite tootja on rahaliselt võimsam tema konkurentidest, võib ta konkurendid kõrvaldada, ega kinnita ka seda, et nende kahe asjaolu ühendatud mõju viib sellise lõpptulemuseni olukorras, kus lennumite ostjad ja reaktiivmootorite tootjad kuuluvad samasse äriühingute kontserni.

188 Seevastu märkis komisjon analüüsis hageja olemasoleva turgu valitseva seisundi kohta, et hageja kasutab oma tütaretevõtjate majanduslikku võimsust „strateegiliselt”, et suurendada võimsust, mis tal juba on oma müügi olulisuse tõttu reaktiivmootorite turul. Vaidlustatud otsusest nähtub, et asjassepuutuva fakti tuvastamine põhineb suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite puhul mitte majanduslikul analüüsil, milles uuritakse, kas selline käitumine oli samaaegselt tõhus ja objektiivselt hageja kaubanduslikes huvides, vaid faktilistel asjaoludel, mis saadi haldusmenetluse käigus ja millest nähtub, et selline käitumine oli olemas ja et see soodustab hageja mootorite müüki võrreldes tema konkurentide mootorite müügiga.

189 Sedastades strateegilise käitumise olemasolu, järeldas komisjon sellest, et hageja vertikaalne integreerumine oma tütaretevõtjate GE Capitali ja GECAS-ega soodustab olemasolevat turgu valitsevat seisundi reaktiivmootorite turul ja eelkõige suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul (vastavalt vaidlustatud otsuse põhjendused 107jj ning 121 jj).

- 190 Esimese Astme Kohtu ülesanne on käesolevas kontekstis kontrollida, kas komisjon on teinud faktimea, tuvastades eespool kirjeldatud strateegilise käitumise olemasolu ja peale selle, kas komisjon tegi ilmse hindamisvea, järeldades, et selline käitumine soodustas hageja olemasolevat turgu valitsevat seisundit suuremõõtmeliste komertslennukite turul. Kahe asjassepuutuva küsimusega seotud järeldused on eelkõige tihedalt seotud esitatud konkreetsete näidetega ja neid järeldusi uuritakse allpool ühiselt järjest, esiteks seoses GECAS-e kaubandusliku mõjuga, teiseks seoses GE Capitali rahalise võimsusega, kolmandaks seoses järeldustega, mis puudutavad GECAS-e ja GE Capitali mõju GE klientidele, ja neljandaks seoses järeldustega, mis puudutavad hageja turuosa arenguga seotud arvusid pärast GECAS-e asutamist tema kontsernis.

GECAS-e kaubanduslik mõju

— GECAS-e „GE-only” poliitika

- 191 Vastab tõele, et GECAS-el on „GE-only” ostupoliitika, mis seisneb üksnes GE mootoritega lennukite ostmises. Ainus erand sellest poliitikast on kaheksa B757 ostmine (1040-st lennukist, vt vaidlustatud otsuse põhjendused 122 ja 132), millel ei ole ühtegi GE mootorit. Järelikult koosneb GECAS-e lennukipark rohkem kui 99% lennukitest, millel on GE või ühisettevõtte CFMI mootorid.

- 192 Hageja on arvamusel, et komisjon ei saanud järeldada, et selline asjaolu soodustab tema turgu valitsevat seisundit. Sellega seoses viitab hageja oma hakis eelkõige hagile lisatud Lexecon'i aruandele, mille kohaselt on mootorite tootjaga integreeritud liisingettevõtja jaoks loomulik osta mootoreid asjassepuutuvalt mootorite tootjalt,

sest teistsugune otsus jätaks mulje, et kontserni sees ei usaldata oma mootoreid, teatavad ostuga seotud kulud on väiksemad ja sellisele liisingettevõtjale oleks raske saada soodsaid tingimusi oma kontserni äriühingu otsestelt konkurentidelt.

¹⁹³ Sellega seoses tuleb sedastada, et selleks, et tõendada oma argumendi põhjendatust seoses GECAS-e käitumise mõjuga suuremõõtmeliste kommertslennumarkide turul, ei ole komisjonil vaja eitada sellega seonduvat GECAS-e käitumise loomulikkust, ega tõendada, et hageja eesmärk liisingturule tulekul oli oma mootorite müügi edendamine. Kui on tõendatud, et GECAS-e ainuostupoliitika soodustab turul hageja mootorite müüki, piisab sellest sedastusest, et komisjon võiks õiguspäraselt järeldada, et see tegur soodustab hageja turgu valitsevat seisundit. Sellest järeldub, et käesoleval juhul ei ole asjakohane argument, et GECAS-e käitumine on väidetavalt loomulik.

¹⁹⁴ Igal juhul on eespool punktis 192 mainitud argumendid väheveenavad kuna, asjaolu, et GECAS piirdub oma tehingutes hageja mootoritega, osutub ilmtingimata teatavaks kaubanduslikuks koormaks. Igale ostjale tähendab oma hankeallikate vabatahtlik piiramine põhimõtte alusel, mitte objektiivsetel kaubanduslikel kaalutlustel, kulu, välja arvatud erandjuhtudel, kus tooted, millega ta piirdub, on alternatiivsetest toodetest süstemaatiliselt paremad ja odavamad. Seevastu hageja esitatud GECAS-e neutraalse ostupoliitika väidetavad negatiivsed tagajärjed on ebamäärased ja spekulatiivsed põhiliselt seetõttu, et need tuginevad põhiliselt kaubanduslikele hoiakutele, mille võtaksid kolmandad ettevõtjad siis, kui GECAS valiks sellise poliitika.

- 195 Kui siis need argumendid kõrvale jätta, tuleb tõdeda, et kui hageja argument, et GECAS-e eelistus ei suurenda GE reaktiivmootorite kogumüüki, vastaks tõele, puuduks tema GECAS-ega seotud kaubanduspoliitikal igasugune mõte. Sellise GE mootorite eelistuse peaaegu absoluutsest olemusest, mida GECAS on silmatorkavalt näidanud, nähtub iseenesest tugevalt selle poliitika strateegiline olemus.

— GECAS-e kaubanduslik positsioon

- 196 Hageja väidab, et ILFC on palju suurem suuremõõtmeliste kommertslennumite ostja kui GECAS. Ta väidab eriti, et 1. märtsi 2001. aasta seisuga oli ILFC tellinud peaaegu kaks korda rohkem suuremõõtmelisi kommertslennumeid kui GECAS, ehk 529 lennukit võrreldes GECAS-e 268-ga. Seevastu märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et GECAS on kõige suurem lennumite ostja maailmas ja et ta on kaks korda suurem kui ILFC, kui lähtuda lennumite arvust tema lennumipargis, milles on kokku 1040 lennukit ILFC-i [400–500] lennumi vastu. Komisjon viitas ka kõigi reaktiivlennumite koguarvule, mille alusel GECAS esitas 2000. aasta lõpus 796 tellimust, samas kui ILFC esitas 535 tellimust. Seoses viimati nimetatud arvudega tuleb märkida, et need puudutavad nii regionaallende teostavaid suuremõõtmelisi lennumeid kui ka suuremõõtmelisi kommertslennumeid, mis selgitab erinevust võrreldes hageja esitatud arvudega.

- 197 Arvestades GECAS-e lennumipargi suurust ei tähenda asjaolu, et muude parameetrite alusel on ILFC kõige suurem, seda, et komisjon tegi faktivea või ilmse hindamisvea, leides, et GECAS on kõige suurem liisingettevõtja, või et ta oli koondumisele eelnenud aastate jooksul kõige suurem lennumite ostja maailmas.

- 198 Tuleb lisada, et komisjoni arutluskäigu usaldatavus ei sõltu sellest, kas GECAS-e suuremõõtmeliste kommertslennukite ostu ja järelikult neile paigaldatavate mootorite täpne osa oli 10%, nagu kinnitab komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 122, või 7–8%, nagu väidab hageja. Nende arvude erinevus ei mõjuta komisjoni analüüsi märkimisväärselt. Käesolevas kontekstis on oluline küsimus, kas GECAS sai konkreetset lennukite ostu- ja liisimistegevuse tõttu märkimisväärselt mõjutada lennukitootjate ja lennuettevõtjate tehtavat mootorite valikut.
- 199 Sellega seoses asjaolu, et hageja turuosa oli 7–10%, mida ta hoidis faktiliselt tänu GECAS-e eelisostupoliitikale, moodustas tema jaoks iseenesest olulise soodustuse. Isegi kui oletada, et teiste liisingettevõtjate ostud tasakaalustasid mingil määral GECAS-e eelisostusid, võis hageja erinevalt oma konkurentidest prognoosida kindlamalt oma teatavat müügiokust, sellal kui teiste liisingettevõtjate võimalikud tasakaalustavad ostud osutusid teistele mootoritootjatele kuni nende tegeliku toimumiseni äärmisel juhul potentsiaalseks müügiks.
- 200 Lisaks toob komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 140–145 välja, et hageja konkurentidel ei ole võimalik luua GECAS-ega võrdväärset liisingettevõtjat, ja märgib põhjendustes 209 ja 210, et liisingettevõtja Pembroke, milles Rolls-Royce'il on 50%-line osalus, ei ole GECAS-ega võrreldav ja tal puudub Rolls-Royce'i mootoreid soodustav eelisostupoliitika. Hageja ei vaidlуста neid tuvastatud fakte, vaid väidab, et konkurendid saavad hagejaga konkureerida vaatamata GECAS-e olemasolule. Tuleb järeldada, et asjassepuutuvad põhjendused, kus välistatakse üks võimalikest viisidest, millega hageja konkurendid saaksid hagejaga konkureerida, on õiged ja asjakohased.

GE Capitali rahaline võimsus

- 201 Komisjon sedastas ja hageja ei ole sellele vastu vaieldnud, et GE Capitali rahaline võimsus toob kasu tervele äriühingute kontsernile, kuhu ta kuulub, eelkõige seetõttu, et nende krediidireiting on „AAA”, mis võimaldab neil konkurentidest hõlpsamalt finantsturgudele pääseda (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 142 ja joonealune märkus 32).
- 202 Seetõttu tuleb Esimese Astme Kohtul võtta see asjaolu teatavaks.

Järeldused GECAS-e ja GE Capitali mõju kohta hageja klientidele suuremõõtmeliste kommertslennumarkide reaktiivmootorite turul

- 203 Komisjon analüüsib oma arutluskäigus kahte eraldi olukorda, ehk esiteks sellist olukorda, kus lennukitootja valib mootori üksnes uue lennukitüübi jõuallika muretsemiseks, ja teiseks sellist olukorda, kus lõpliku mootorivaliku teeb lennuettevõtja mitme hankeallikaga lennukitüübi jaoks heakskiidetud erinevate mootorite hulgast. Tema sõnul tõuseb esimeses olukorras esile mõju, mida hageja tütarettevõtjad avaldavad lennukitootjatele, samas kui teises olukorras on asjakohasem nende mõju lennuettevõtjatele.
- 204 Hageja vaidleb sellele arutluskäigule vastu ja väidab eelkõige, et majandusteoorias ei olda seisukohal, et ostja, kelle ostud moodustavad alla 10% asjaomasel turul, võiks

avaldata sellele turule märkimisväärsed kaubanduslikku mõju. Seetõttu ei ole komisjoni sellega seonduvad erinevad näited ja järeldused asjakohased.

— Lennukitootjate mõjutamine GE poolt tulenevalt tema tütaretevõtjate rahalisest võimsusest

²⁰⁵ Komisjon tugineb GE Capitali ja GECAS-e mõju osas lennukitootjatele, ja suuremõõtmeliste kommertslennukite puhul eriti näitele, mis puudutab Boeing B777X-i (B777 pikendatud versioon). Komisjon märgib vaidlustatud otsuse põhjenduses 166, et hageja sai asjassepuutuva ainuõiguse tänu tegurite kombineerimisele, milleks tema konkurentidel võimalusi ei olnud, kuigi nad kõik olid tehniliselt suutelised mootoreid tarnima. Sellega seoses tugineb ta GE sisedokumentidele, mis kinnitavad, et hankelepingu võitnud kombineeritud pakkumine sisaldas [...].

²⁰⁶ Eelkõige kaks dokumenti 12. maist 1999, numbritega 120 CID 000168 ja 120 CID 000166, sisaldavad järgmisi lõike: „[...]” ja „[...]”.

²⁰⁷ Hageja tunnistas kohtuistungil, et GECAS oli seda lennukitüüpi varustava reaktiivmootori valikul „rolli mänginud”, kuid väitis, et hageja ja Boeingi vahel 1999. aasta oktoobris sõlmitud leping ei kajasta nende dokumentide sisu, eelkõige seetõttu, et GECAS-e tellimusi ei käsitletud turule toomise tellimustena ja neid tuleb pidada hilisemate läbirääkimiste objektiks. Sellegipoolest ei ole asjaomast lepingut Esimese Astme Kohtule esitatud. Seevastu märgib komisjon oma vastuses ja hageja ei ole sellele vastu vaieldud, et 2000. aasta juulis teatas Boeing, et GECAS oli [...], mis kinnitab kahes eespool mainitud sisedokumentis sisalduvat teavet.

- 208 Arvestades kõike eespool toodut, on õiguslikult piisavalt tuvastatud, et GECAS kohustus enne Boeing B777X-i turule toomist õiguslikult siduvalt või lihtsalt kaubanduslikus plaanis [...] ja et selline kohustus aitas hagejal võita leping asjassepuutuvalle lennukitüübile reaktiivmootorite paigaldamise ainuõiguse kohta.
- 209 Seoses [...] märgib hageja kohtuistungil, et GE Capital ei mänginud mingit rolli selle projektiga seotud läbirääkimistel, [...]. See asjaolu ei ole vastuolus komisjoni argumendiga, sest viimane ei ole vaidlustatud otsuses väitnud, et see oli GE Capital, kes [...]. Juriidilise isiku identiteet GE kontsernis, mis [...], on ebaoluline, kui on kindel, et tegemist on [...].
- 210 Komisjon märgib veel seoses selle näitega vaidlustatud otsuse põhjenduses 160, et GE „oli reaktiivmootorite tellimuste osas B777 klassikalisele versioonile reaalselt [Rolls-Royce’ist] tagapool, kuid väga lähedal P & W-le”, kuid ta parandas standardiseerimise soodustuse võimalikku piirangut, saades ainuõiguse reaktiivmootorite tarnimiseks B777X-ile. Komisjoni jaoks tõendavad sündmused, mis lõppesid Boeingu poolt hageja mootori valimisega B777X-ile, et hageja suutis tänu oma tütaretevõtjate kaubanduslikule panusele võita ainuõiguslik hankeleping vaatamata oma toote teatavatele puudustele, mille olemasolu hageja ei eita.
- 211 Sellega seoses kinnitab hageja ise, et ta oli B777X-i varustamiseks kohustatud tegema olulisi allahindlusi, sest tema reaktiivmootor oli vähem konkurentsivõimeline kui P & W ja Rolls-Royce’i vastavad mootorid selle lennukitüübi klassikalise versiooni puhul. Ta järeldeb sellest, et suuremõõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul on tugev konkurents.

- 212 Hageja väidab, et ta oli kohustatud tegema allahindlusi, et võita B777X-i puudutavat avalikku hanget, kuid reaktiivmootorite tarnija [...] (vt eespool punkt 205) ei võrdu allahindluste andmisega. Tegelikult, [...].
- 213 Tuleb järeldada, et hageja suutlikkus pakkuda selliseid kaubanduslikke tingimusi, nagu ta pakkus käesoleval juhul välja Boeingule, kajastab tema sõltumatust oma konkurentidest vastavalt eespool punktis 117 viidatud kohtupraktikale. Tema suutmatust töötada välja mootor, mis oleks tema konkurentide mootoritega võrdne, ei takistanud tal hankepingu võitmist. GE võis avalikus hankes osaledes järeldada, et ta ilmselt kaotab, kui tema tarnitava toote kvaliteet ja makstav hind on ainsad asjakohased kriteeriumid, mistõttu tuli seda olukorda muuta väliste vahendite kasutamisega vastaval turul.
- 214 Sellest järeldub, et oma kaubanduspoliitika sellise olulise aspekti tõttu sai hageja käituda sõltumatult. Komisjon leidis seega vaidlustatud otsuses (vt eelkõige põhjendused 121 jj, 162 jj ning 229) õiguspäraselt, et hageja poolt selliste ohverduste tegemine erinevalt oma konkurentidest või vähemalt suuremas ulatuses oma konkurentidest, näitab tema kaubanduslikku sõltumatust. Tema käsutuses olevad erinevad kaubanduslikud võimalused kaitsevad teda märkimisväärselt P & W ja Rolls-Royce'i konkurentidest tuleneva vältimatu kaubandusliku surve otsese mõju eest. Seega võib ta endale lubada [...], ilma sellise hoiaku tõttu seejuures kahju kandmata.
- 215 Samuti tuleb sellega seoses meelde tuletada, et eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus Hoffmann-La Roche v. komisjon käsitleb laiatarbekaupade turge, samas kui käesolev kohtuasi puudutab tooteid, mida müüakse aeg-ajalt toimuvate avalike hangete kaudu, millest iga hange puudutab suure maksumusega müüki ja mille tunnuseks on pidevad läbirääkimised. Sellises olukorras teevad pakkujad kindlasti

ühes või teises vormis finantssoodustusi, kuna need moodustavad sellise läbirääkimiste protsessi lahutamatu osa. Seega pelk asjaolu, et hageja pakkus teatavate avalike hangete võitmiseks välja allahindlusi, ei välista isenesest käesoleval juhul tema turgu valitseva seisundi olemasolu.

216 Arvestades eespool toodut tuleb järeldada, et komisjon ei teinud ilmset hindamisviga, järeldades, et B777X-i jaoks mootorite tootmise ainuõigust puudutava avaliku hanke võitmine hageja poolt tänu tema tütarettevõtjate kaubanduslikule panusele ei näita mitte ebatervet konkurentsi, vaid tema võimsust turul.

217 Hageja vaidlustab ka komisjoni kinnituse, mille kohaselt GECAS tegutses uusi lennukitüüpe turule toova kliendina (launch customer) või nende müüki edendava kliendina (boost customer) (vaidlustatud otsuse põhjendused 133 ja 193), eelkõige [...] osas, ja väidab, et kui GECAS sellena ei tegutsenud, on komisjoni argument GECAS-e kaubandusliku mõju tähtsusest moonutatud. Hageja väidab, et [...] ja [...] tunnistused kinnitavad, et GECAS ei ole lennukitüüpe turule toov klient. Hageja sõnul on lennukitüüpe turule toov klient selline klient, kes esitab eeltellimusi, mille põhjal lennukitootja otsustab, kas hakata teatavat sõidukit tootma. Tema sõnul ei lähe liisingettevõtjaid üldiselt lennukitüüpe turule toovate klientidena arvesse. Komisjon peab [...] sellist suhtumist „omapäraseks”. Ta märgib, et [...] märkis esialgu, et ta oli lennukitüüpe turule toova kliendi rollis mitmete [...] ja [...] lennukite puhul, kuid et [...] näib olevat seejärel muutnud selle mõiste määratlust ja tunnistas ametlikult, et [...] tegutses lennukitüüpe turule toova kliendina, vastandina pelgale osalemisele lennukitüüpe turule toova kliendi tegevuses, üksnes [...].

218 Kõigepealt tuleb sedastada, et vaidlustatud otsuses tehtud viited „müüki edendava kliendi” mõistele tema arutluskäigule midagi ei lisa. Kuigi GECAS-e lennukite tellimus võib suurendada GE poolt toodetud lennukimootorite arvu lennukitootjate

lennukipargis, saabuvad sellised hilised tellimused liiga hilja, et mõjutada otseselt lennukitootjate valikut. Lennukitüübi esimesel turule toomisel otsustab tootja, millist mootorit sellele paigaldada või vajadusel, millised mootorid on lennukitüübil kasutatavad. Sellest põhimõtteliselt järeldub, et GECAS saab mõjutada lennukitootjate mootori või mootorite valikut üksnes lennukitüübi turule toomise hetkel.

- 219 Tuleb siiski märkida, et väljendi „lennukitüüpe turule toov klient” sobivus ja mõiste „müüki edendav klient” kasulikkus või mittekasulikkus on rolli puhul, mis on liisingettevõtjatel üldiselt ja eelkõige GECAS-el lennukitootjate suhtes, komisjoni arutluskäigu laiemas kontekstis vähese tähtsusega. Sellega seoses on oluline teada hoopis seda, kas GECAS on suuteline mõjutama lennukitootjate mootorivalikut konkreetselt teatavate lennukitüüpide varustamisel. Eespool uuritud B777X-i puudutavast näitest nähtub konkreetselt, et GECAS-e osalemine soodustas oluliselt seda, et Boeing otsustas mootori tellida vaid hagejalt. Seetõttu tuleb järeldada, et GECAS kasutab realselt mõju, mille komisjon on tuvastanud ja seejuures puudub vajadus otsustada, kas lennukitootjad peavad teda „lennukitüüpe turule toovaks kliendiks” või „müüki edendavaks kliendiks”

— Lennuettevõtjate mõjutamine GE poolt tema tütarevõtjate võimsust kasutades

- 220 Seoses hageja tütarevõtjate mõjuga lennuettevõtjatele märgib komisjon, et GECAS-e mõju ületab kaugelt seda, et ta ostab umbes 10% maailmas müüdavatest suuremõõtmelistest kommertslennumootoritest, sest ta ostab lennukid, millele on paigaldatud GE toodetud mootorid, spekulatiivselt, st enne, kui neil lennukitel on

lõplik kindel klient (vaidlustatud otsuse põhjenduse 123), mistõttu ta võib „ahvatleda” (seed) GE mootoritega väikseid lennuettevõtjaid, mis tekitab, säilitab ja tugevdab GE seisundit eelkõige eespool uuritud standardiseerimise kaalutluste tõttu (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 125).

221 Sellega seoses tugineb komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 135 China Eastern'i juhtumile, mida on eespool punktis 157 kirjeldatud standardiseerimise mõjude kontekstis. GE 1999. aasta majandusaasta aruande lõigust, millele on nimetatud põhjenduses viidatud, nähtub, et GECAS aitas seda äriühingut mitmeti, sealhulgas tema lennukipargi standardiseerimisel, „võttes kasutusele kitsaraamilised Airbus-lennukid, mis on varustatud CFM[I] reaktiivmootoritega”. Selline lennukipargi standardiseerimine tänu GECAS-e osalusele vastab komisjoni kirjeldatud „ahvatlusele”, sest GECAS soodustab sellise olukorra tekkimist, kus standardiseerimine teeb teatavale lennuettevõtjale hageja mootorite ostmise tulevikus soodsaks. Seetõttu kinnitab asjaomane lõik komisjoni argumenti selle tendentsi olemasolu kohta.

222 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 136 ja eelkõige selle joonealuses märkuses 45 viitab komisjon näitele [...] kohta, mida ta kirjeldas üksikasjalikult põhjenduses 192, mis sisaldub vaidlustatud otsuse selles osas, kus analüüsitakse P & W-d. Asjaomasest hageja elektroonilisest sisekirjast, millele on viidatud põhjenduses 192, nähtub eelkõige, et „[...]”. Kirja autor õnnitleb ennast, et see edu oli [...]. Ta märkis veel, et „[...]”.

223 Neist konkreetsetest näidetest nähtub, et hageja ise leiab, et teatavatel juhtudel omasid liisingteenused, mida GECAS suudab lennuettevõtjatele pakkuda, olulist rolli, et hageja saaks lennuettevõtja õhusõidukitele mootorite tootmise lepingu.

224 Teine tõend ehk GECAS-e sisedokument nr 702 CID 000080, millele komisjon Esimese Astme Kohtus tugineb, et lükata tagasi hageja argument, et hageja mootorite edendamine ei olnud GECAS-e strateegiline eesmärk, on sõnastatud järgmiselt: „[...]”. See dokument kinnitab sellise strateegilise eesmärgi olemasolu.

225 GE Capitali strateegilise panuse kohta seoses lennuettevõtjatega viitab komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 117 ka artiklile, mille komisjoni kohaselt koostas Jack Welch, sündmuste toimumise ajal hageja president ja tegevdirektor:

„Ja mida annab [GE] Capital GE-le? Ühelt poolt väärtuslikke kliente: [GE] Capital finantseerib GE osakondade, nagu Aircraft, Power Systems ja Automotive, kliente, mis aitab asjassepuutuvatel osakondadel saada olulisi lepinguid. Continental Airlines'i 1993. aastal ähvardanud pankrott on üks kõige märkimisväärsimatest näidetest võimaliku seose olemasolust. GE Capitali antud laenud aitasid Continentalil jälle lendamisega tegelema hakata. Seejärel esitas Continental suure tellimuse uutele lennukitele — millest enamus oli varustatud GE mootoritega. Konsultant Tichy sõnul „on [GE] Capital osa arsenalist, mida GE tööstuslik haru kasutab konkurentsi vastu võitlemiseks””.

226 Hageja märgib seoses selle artikli tsiteerimisega kostja vastuses, et selle artikli koostas ajakirja „Fortune” ajakirjanik. Ilma et hageja oleks seda vaidlustanud, märkis komisjon eelkõige vaidlustatud otsuse joonealustes märkustes 37 ja 38, et hageja avaldas asjassepuutuva artikli oma Interneti-lehel. Artikli elektroonilisest avaldamisest nähtub, et hageja ei vaidlustanud, vaid isegi nõustus selles esitatud analüüsiga.

- 227 Komisjon väidab seejärel vaidlustatud otsuse põhjendustes 118–120, et alates asjassepuutuvas tsitaadis kirjeldatud rahalisest abistamisest alates tegi Continental Airlines valiku hageja mootorite kasuks iga kord, kui ta ostis suuremõotmelisi kommertslennukeid, mille puhul selline valik oli võimalik. Komisjon järeldas, et GE Capitali osutatud finantsabi Continental Airlines'ile näib olevat seatud sõltuvusse Continental Airlines'i nõustumisega eelistada hageja reaktiivmootoreid.
- 228 Hageja ei vaidlуста nende näidete faktilisi asjaolusid. Ta ei kommenteeri China Eastern'i puudutatavat näidet ja eespool punktis 222 uuritud näite kohta märgib ta, et asjassepuutuvas elektroonilises kirjas on samuti märgitud, et nimetatud kaubanduslik kampaania oli väga vaevaline. Seoses Continental Airlines'i näitega väidab hageja, et see puudutab üksikjuhtumit ja ütleb, et komisjon ei üritanud teha kindlaks praktika tähtsust või mõju, mida ta kirjeldas. Tuleb järeldada, et need argumendid ei sea komisjoni argumenti kahtluse alla, sest ta tõi vaidlustatud otsuses adekvaatselt välja nende näidete asjakohasuse seoses rolliga, mis GECAS-el ja GE Capitalil oli suuremõotmelistele kommertslennukitele toodetavate hageja mootorite müügi edendamisel lennuettevõtjate seas.

— Järeldus, mis puudutab tüarettevõtjate võimsusest tuleneva mõju teostamist GE poolt

- 229 Lähtudes kõigest eeltoodust ja arvestades eelkõige komisjoni toodud konkreetseid näited, et tõendada tüarettevõtjate võimsusest tuleneva mõju teostamist GE poolt, mille toesust ja asjakohasust ei ole käesolevas menetluses ümber lükatud, tuleb hageja argument sellise mõju puudumise kohta tagasi lükata. Eelkõige ei saa tema argumendid, mis põhinevad majandusteooria seisukohast väidetavalt ketserlikku laadi komisjoni sedastustel, üle kaaluda komisjoni esitatud veenvaid tõendeid.

Järeldused seoses arvudega, mis puudutavad hageja turuosade muutust pärast seda, kui GECAS alustas lennukite ostu- ja liisingtegevust

- 230 Komisjon võrdles vaidlustatud otsuse põhjenduses 138 hageja seisundit turul enne, kui GECAS alustas spekulatiivseid ostusid (1988–1995), tema seisundiga pärast seda kuupäeva (1996–2000). Ta sedastab, et kuigi GE reaktiivmootorite müük liisingettevõtjatele, sealhulgas GECAS-le, suurendas turuosa rohkem kui 20 punkti võrra (suurenemine üle 60%), vähenesid GE mootorite otseostud lennuettevõtjate poolt vähem kui 5 punkti võrra (alla 10%). Komisjon järeldas sellest, et teised liisingettevõtjad ja lennuettevõtjad ei tasakaalustanud GECAS-e erapoolikut laadi oste ja et tema tegevus tõi seega kaasa netoturuosade muutumise GE kasuks.
- 231 Hageja märgib õigesti, et eespool mainitud arutluskäik ei võimalda liisingettevõtjate ostusid esindava turuosa suuruse võrdlemist lennuettevõtjate otseoste esindava turuosaga. Sellest järeldub, et komisjon ei ole tõendanud oma statistiliste viidetega, et GECAS suurendas üldiselt hageja turuosa suuremõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul.
- 232 Lisaks märgib hageja, et arvud, mida ta ise on esitanud, eelkõige need, mis sisalduvad tema hagi lisas ehk professor Nalebuff'i analüüsis (lisa 7.4) seoses kõikide liisingettevõtjate, sealhulgas GECAS-e, ostudega tõendavad, et GECAS-e tegevus ei mõjunud hageja müügile positiivselt ja tegelikult põhjustas tasakaalustamine selle, et reaktsioonina GECAS-e eelistamispoliitikale ostsid teised liisingettevõtjad mootoreid teistelt mootoritootjatelt kui GE. Et tõendada komisjoni argumendi

ekslikkust seoses hageja turuosa suurenemisega tänu GECAS-ale tugineb hageja komisjoni vasturepliigis sisalduvale kinnitusele, mille kohaselt hageja müük vähenes kuni [...]%-ni [...]%-i asemel tänu GECAS-e ostudele.

233 Tuleb märkida, et professor Nalebuff'i aruandes esitatud arvud puudutavad üksnes mitme hankeallikaga lennukitüüpe, mille puhul saab valida CFMI/GE mootori ja muu mootori vahel. Need arvud välistavad seega kõik lennukid, mille jaoks oli heakskiidetud vaid üks mootor, ja eelkõige B737, millele toodab mootoreid üksnes hageja. Seega hageja märkus, et tema turuosa langes ka komisjoni enda sõnul, põhineb ühel kontekstist väljavõetud kinnitusel, mis puudutab vaid suuremõõtme-liste kommertslennumite reaktiivmootorite turu ühte osa.

234 Lisaks kritiseerib komisjon professor Nalebuff'i statistiliste andmete käsitlust, eelkõige osas, kus ta eeldas, et lõppkasutajate juba tehtud valikud piiratud arvule lennukitele peegelduvad tulevikus teiste lennukite valimises, mida tellivad liisingettevõtjad ja millele pole veel mootorit valitud. Veel tuleb sedastada, et kõige hiljutisemate aastate tellimuste arv neile lennukitele, millele ei olnud mootorit veel valitud, oli professor Nalebuff'i kasutatud arvudes eriti suur, mis on küll paratamatu, kuid vähendab oluliselt nende arvude usaldusväärsust. Professor Nalebuff'i järelduse, et teised liisingettevõtjad reageerisid GECAS-e eelistusele, usaldusväärsus on kaheldav ka seetõttu, et ta võrdles kolme viimast aastat ehk aastaid 1998, 1999 ja 2000 varasema ajavahemikuga 1991–1997.

235 Tuleb sedastada, et on paratamatu, et hageja konkurentide toodetavate reaktiivmootorite osa liisingettevõtjate ostudest kasvab mingil määral, välja arvatud juhul, kui võtta seisukoht, et GECAS-e ostudest tuleneva turuosade ümberpaigutamise mõju on väga tõhus selliselt, et iga hageja toodetud ja GECAS-e ostetud mootor tähendab lisamüüki võrreldes sellega, milline oleks olukord ilma GECAS-eta. Hageja konkurentide reaktiivmootorite järele on suur nõudlus, kui arvestada eelkõige

eespool märgitud standardiseerimise kasulikkust, sest teatavad lennuettevõtjad valisid varem neid reaktiivmootoreid. Arvestades seda, et GECAS võttis märkimisväärse osa liisingturust ega osta põhimõtteliselt hageja konkurentide toodetud reaktiivmootoreid, haaravad teised liisingettevõtjad kindlasti nõudluse teiste mootorite järele.

236 Hageja argument, mille kohaselt teised liisingettevõtjad reageerivad murelikult GECAS-e eelistavale poliitikale selleks, et edendada teiste reaktiivmootorite müüki, saab olla asjakohane vaid olukorras, kus need äriühingud valivad ise lennukile paigaldatava mootori. Komisjon sedastab vaidlustatud otsuses seoses ILFC-i hiljutiste tellimustega, et mootorivalik tuli paljudel juhtudel — vastupidi GECAS-e „GE-only” poliitikale — „otsustada”, mis võimaldas ka ILFC-i tulevastel klientidel ehk lennuettevõtjatel osaleda reaktiivmootori valikus (vaidlustatud otsuse põhjendus 137). Sellist faktilist asjaolu kinnitavad hageja enda esitatud arvud, mis sisalduvad professor Nalebuff’i aruandes.

237 Nagu eespool on sedastatud, märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et hageja turuosa, mida on mõõdetud paigaldatud reaktiivmootoripargi põhjal, suurenes alates 1995. aasta lõpust (vaidlustatud otsuse põhjendused 74–76 ja selle I lisa). Siiski märgib hageja, et hageja paigaldatud mootoripargi suurenemist alates 1995. aastast ei saa omistada GECAS-ele, sest sellisest suurenemisest [...] mootori võrra tulenevad vaid [...] mootorit GECAS-ele esitatud tellimustest. Komisjon ei vaidlуста neid arvusid, vaid tugineb pärast GECAS-e tegevuse alustamist esitatud tellimuste hilisele mõjule, mis paigaldatud reaktiivmootoripargi puhul on turuosa mõõdupuuks ning mis sõltub õhusõiduki ja sellele paigaldatava mootori tegelikust üleandmisest. Ta märgib ka, et hageja paigaldatud mootoripark on kindlalt suurenenud alates 1999. aastast, millest alates GECAS-e mõju hakkas tunda andma.

- 238 Seega tuleb märkida, et kuigi GECAS-e ostetud mootorid annavad teatud panuse hageja paigaldatud mootoripargi suurenemisele, millele vaidlustatud otsuses viidatakse, ja kuigi see panus näib progresseeruvat aina olulisemaks muutuvat, jääb see siiski üliväikseks. Ometi ei tõenda see asjaolu, et GECAS-el pole märkimisväärset mõju jõusuhetele suuremõõtmeliste kommertslennumarkite reaktiivmootorite turul. Tegelikult ja arvestades eelkõige eelmises punktis tehtud sedastusi on liiga vara hinnata GECAS-e mõju ulatust arvude alusel, mis puudutavad paigaldatud reaktiivmootoripargi arenguid. Seetõttu, kuigi vaidlustatud otsusest järeldub, et GECAS-e ostude algus langes kokku hageja turuosa suurenemisega seoses paigaldatud mootoripargiga, ei ole komisjon vaidlustatud otsuses tõendanud, et kahe asjaolu vahel on põhjuslik seos.
- 239 Kõige eeltoodu valguses tuleb märkida, et komisjon ei ole tõendanud fakti, et GECAS-e ostutegevusel oli mõju kogu hageja turuosa suurenemisele suuremõõtmeliste kommertslennumarkite reaktiivmootorite turul. Seevastu ei ole hageja tõendanud, et GECAS-el ei olnud positiivset mõju kogu hageja turuosale ja et teised liisingettevõtjad reageerisid GECAS-e eelistustele vastupidise ehk tema konkurentide mootoreid eelistava poliitikaga.
- 240 Arvestades neid asjaolusid tuleb järeldada, et eespool uuritud pooltevahelises statistikaalases vaidluses jääb Esimese Astme Kohus erapooletuks. Komisjoni arutluskäigu õigsuse hindamisel tervikuna tuleb arvestada, et selles ei tugineta statistikale. Siiski tuleb arvestada ka asjaolu, et hageja vastupidine argument, mille kohaselt GECAS-e tegevus turgu ei mõjutanud, ei ole vastavate arvudega tõendatud.

Järeldus vertikaalse integreerumise kohta

- 241 Eespool esitatud tõendite alusel võis komisjon õiguspäraselt järeldada, et hageja käsutuses olid tänu tütarettvõtjate tegevusele kaubanduslikud vahendid, mida

kasutati vähemalt teatavatel juhtudel hankelepingute võitmiseks, mida ta tõenäoliselt ei oleks võitnud tütarettvõtjate toetuse puudumisel. Teatavatel juhtudel oli GECAS-el ja/või GE Capitalil otsustav roll lennukitootja või lennuettevõtja mootori valikus. Lisaks tõendavad komisjoni viidatud dokumendid, et hagejal oli kaubanduspoliitika, mis seisnes sellise võimu kasutamises suuremõtmeliste kommerts-lennukite reaktiivmootorite turul oma võimsuse suurendamiseks.

242 Asjaolu, et komisjon ei suutnud vaidlustatud otsuses tõendada statistiliste andmetega, et hageja sellisel võimu kasutamisel oli positiivne mõju kogu tema turuosale suuremõtmeliste kommerts-lennukite reaktiivmootorite turul, ei lükka ümber tema argumenti GECAS-e kasutatavast kaubanduslikust mõjust. Kuna komisjon tõendas konkreetsete juhtumite puhul, et hageja kasutas tahtlikult kaubanduslikke võimalusi, mis tulenesid GECAS-e tegevusest ja GE Capitali rahalisest võimsusest, et edendada oma reaktiivmootorite müüki, ja et see poliitika kandis vilja, tõendas ta oma analüüsis õiguslikult piisavalt, et selliste kaubanduslike hoobade kasutamine soodustas tema turgu valitsevat seisundit.

d) Konkurentsiolekord suuremõtmeliste kommerts-lennukite reaktiivmootorite turul

243 Hageja seab kahtluse alla komisjoni kinnituse, mille kohaselt hageja suutis kõrvaldada P & W ja Rolls-Royce'i poolse tõhusa konkurentsi suuremõtmeliste kommerts-lennukite reaktiivmootorite turult (vaidlustatud otsuse põhjendus 163 ja punkt 109 eespool). Piisab, kui sellega seoses märkida, et komisjonil ei olnud vaja tõendada, et selline kõrvaldamine on hageja seisundi tagajärg sellel turul, et tõendada, et see seisund oli turgu valitsev seisund (vt eespool punkt 114). Kuigi

selline tagajärg oleks sellise seisundi kõige ilmsem tunnus, ei ole see ilmtingimata turgu valitseva seisundi tagajärg. Seega ei ole hageja see argument, et tõendid sellise kõrvaldamise kohta puuduvad, käesolevas kontekstis asjakohane.

244 Samuti tuleb sedastada, et komisjon märkis vaidlustatud otsuse põhjenduses 164, et hagejal õnnestus paigaldada oma tooteid kaheteistkümnest kümnele lennukitüübile, millele lennukitootjad pakkusid ainuõigust. Komisjon märkis sellega seoses oma kostja vastuses, et hageja võitis kõik lennukitüüpide avalikud hanked, milles ta osales. Hageja vaidleb sellele analüüsile vastu ja leiab vastupidi, et asjaomasel turul on elav konkurents.

245 Hageja märgib õigesti, et paljud lennukitüübid ei olnud suuremõotmeliste kommertslennukite tüübid, vaid regionaallende teostavate suuremõotmeliste või väiksemõotmeliste lennukite tüübid. Arvestades seda, et komisjon määratles kolm erinevat turgu kolme lennuki kategooria alusel, et hinnata turgu valitseva seisundi olemasolu, ei ole sellega seoses viidatud arv iseenesest asjakohane iga turu, eelkõige suuremõotmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turu puhul.

246 Lisaks hageja viidatud näide, et tõendada, et ta ei võitnud kõiki ainuõigusel põhinevaid avalikke hankeid, milles ta osales, on seotud regionaallende teostava väikse lennukiga ERJ-145. See näide ei ole seega käesolevas kohtuasjas asjakohane, sest komisjon ei ole vaidlustatud otsuses seda turu analüüsinud.

247 Kohtuistungil analüüsis hageja nelja viimast avalikku hanget, mis puudutasid mootorite tootmist suuremõotmelistele kommertslennukitele. Ta väidab, et Airbus A318 jaoks kiideti alguses heaks vaid üks mootor, milleks oli P & W mootor, ja et seejärel kiideti heaks veel CFMI mootor. Pärast GE ja Airbusi vahelisi läbirääkimisi,

mis ei jõudnud mootori tootmiseni lennukile A340 500-600, valis Airbus Rolls-Royce'i mootori, andes Rolls-Royce'ile selle tootmise ainuõiguse. Lennukile A380 on heaks kiidetud kaks mootorit, mis on Rolls-Royce'i ja Engine Alliance'i mootorid, ja lõpuks võitis hageja B777X-iga seotud avaliku hanke vaatamata tihedale konkurentsile Rolls-Royce'iga. Hageja järeldeb kõigist neist näidetest, et tal ei ole turgu valitsevat seisundit suuremõotmeliste kommertslennekite reaktiivmootorite turul.

248 Täpsemalt seoses näitega, mis puudutab lennukile A340 500-600 mootori tootmist, uuris komisjon asjaomast avalikku hanget vaidlustatud otsuse põhjenduses 170, kus ta märkis, et [...]. Hageja ei vaidlуста seda asjaolu, kuid märgib, et [...]. Siiski, [...] see argument ei lükka ümber komisjoni järeldust, mille kohaselt see näide toetab GE turgu valitseva seisundi ilmnemist.

249 Üldiselt ei tõenda hageja poolt kohtuistungil käsitletud neli avalikku hanget, et komisjon tegi hageja turgu valitseva seisundi olemasolu suhtes ilmse hindamisvea. Tegelikult järeldeb neist näidetest, et suuremõotmeliste kommertslennekite mootorite turul oli konkurents. Nagu eespool on siiski märgitud, ei välista pelk konkurents turul seda, et ühel konkurentidest on sellised vahendid, et ta ei sõltu suurel määral oma konkurentidest. Turgu valitsev seisund ei ole monopoli sünonüüm, seetõttu ei saa vaid asjaoluga, et turgu valitseva ettevõtja konkurendid võivad hankelepinguid, lükata ümber järeldust, et ettevõtjal on turgu valitsev seisund.

250 Samuti ei ole eespool punktides 244 ja 245 esitatud sedastused, et vaidlustatud otsuses sisalduvad teatavad kinnitused ei ole asjakohased, otsustavad hagejal asjaomasel turul juba eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi struktuuri

analüüsis. Seetõttu ei sea need kahtluse alla komisjoni järeldust hageja eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi kohta.

e) Konkurentsialase ja kaubandusliku surve puudumine või nõrkus

Konkurentide surve

- 251 Seoses hageja konkurentidega suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et P & W turuosa langes suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul pidevalt (vaidlustatud otsuse põhjendused 174–195) ja et Rolls-Royce on tehnilisel tasandil tugev konkurent, kuid kes [...], kui arvestada eelkõige tema väiksust võrreldes hagejaga (põhjendused 196–223).
- 252 Hageja märgib, et komisjon leidis Engine Alliance'i otsuses, et P & W ja Rolls-Royce on hageja jaoks tõsised ja tugevad konkurendid. Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et käesoleval juhul ei ole komisjon ega, *a fortiori*, Esimese Astme Kohus seotud Engine Alliance'i otsusega (vt punktid 118 ja 120 eespool ning viidatud kohtupraktika).
- 253 Tuleb märkida, et erinevate turul konkureerivate ettevõtjate vahelise tugevuse hindamine on põhimõtteliselt keerukas majanduslik hinnang, mille puhul on komisjonil kaalutusõigus (vt eelkõige punktid 60 jj ning viidatud kohtupraktika).

254 Käesoleval juhul ei ole komisjon eitanud, et suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul osutavad P & W ja Rolls-Royce teataval määral konkurentsi.

— P & W seisund

255 Komisjon esitas just P & W kohta dokumentaalsed tõendid ja arvud, millest nähtub, et nimetatud tootja valmistatud mootoritega on varustatud põhiliselt lennukid, mida enam ei toodeta, ja et tema turuosa on vähenenud.

256 Sellist suhtelist langust kajastab eelkõige asjaolu, et tema turuosa seoses paigaldatud mootoripargiga lennukitel, mida enam ei toodeta, on suurem kui tema turuosa seoses paigaldatud mootoripargiga lennukitel, mida veel toodetakse (vaidlustatud otsuse põhjendus 81). Lisaks on tema turuosa paigaldatud mootoripargist lennukitel, mis on senini tootmises (26,5%), suurem kui tema turuosa seoses tellitud mootoritega, mis on vaid 16%.

257 Komisjon viitab eelkõige P & W emattevõtja UTC presidendi kinnitustele 22. septembrist 1999, millest on teavitanud hageja töötaja ühes sisememorandumis, mille kohaselt P & W mootoreid on kasutusest tegelikult kõrvaldatud rohkem kui teiste mootoritootjate mootoreid ja et 1999. aastal tootis ta mootoreid „maapinnal” (parked, st pargitud lennukid) paiknevast 450-st lennukist pooltele (vaidlustatud otsuse põhjendus 177). UTC 2000. aasta majandusaasta aruande alusel vähenesid P & W tulud 202 miljonit USA dollarit ehk 1998. aasta ja 1999. aasta vahelisel perioodil 3%, mis tähendab tsiviil- ja sõjalennukitele mõeldud mootorite tarnete vähenemist ja kommertslennumite varuosade mahu langust, mida korvas osaliselt eelkõige kommertslennumite hooldus- ja parandustegevuse suurenemine (põhjus 181). Komisjon märgib veel vaidlustatud otsuse põhjenduses 183, et [...].

- 258 Komisjon märgib vaidlustatud otsuse põhjendustes 185–187 edasi, et näib, et [...]. Komisjon järeldab sellest, et P & W sõltumatu tegevus keskendub tulevikus põhiliselt teiste mootorite turgudele kui suuremõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turg.
- 259 Hageja ei vaidlusta otseselt komisjoni selle kohta esitatud faktilisi asjaolusid, kuid märgib, et P & W jätkab investeerimist oma mootorite täiustamisse ja osales koos hagejaga Engine Alliance'is, et välja töötada täiesti uus mootor lennukitele A380 ja B747-400. Ta märgib ka, et lennukile A318 paigaldatava P & W mootori müük edestab CFMI alternatiivse mootori müüki sellele lennukitüübile. Tuleb järeldada, et need asjaolud, kuigi need näitavad tegelikult, et P & W jätkab tegevust suuremõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul, ei lükka siiski ümber komisjoni argumenti.
- 260 Nagu märgib hageja [...], viidates vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 sisalduvale tsitaadile, on tema ja P & W vaheline konkurents olemas teatavatel turgudel, mis võib kohati olla isegi tugev. Seevastu P & W turuosa suurus ja muutumine rõhutavad, et see konkurents on piiratud ja eespool märgitud asjaolu, et hageja sellegipoolest võitis asjassepuutuva hankelepingu eelkõige GECAS-e osavõtu tõttu, vaatamata standardiseerimise kaalutlustele, on olulisema tähtsusega kui asjaolu, et lepingu saamiseks konkureeriti. Nagu vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 viidatud elektroonilise kirja koostaja selles märkis „[...]” ja see näide illustreerib konkreetselt teatava konkurentsi ja ühe konkurendi ülekaaluka võimsuse koosseisestamise võimalust.
- 261 Kõige eespool toodu valguses võis komisjon õiguspäraselt põhjenduses 194 järeldada, eelkõige arvude ja dokumentaalsete tõendite põhjal, millele ta vaidlustatud otsuses otseselt tugineb, et P & W ei olnud enam GE-le otseselt arvestatav sõltumatu konkurent suurel osal suuremõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turust.

— Rolls-Royce'i seisund

- 262 Seoses Rolls-Royce'iga märgib komisjon vaidlustatud otsuses, et tema konkurentsiseisundit hageja suhtes on mõjutanud [...] (põhjendused 196 jj).
- 263 Komisjon tugineb eelkõige GECAS-e presidendi saadetud elektroonilisele kirjale, milles ta kinnitab [...] (vaidlustatud otsuse põhjendused 200 ja 204).
- 264 Komisjon viitab ka ühele sisedokumendile [...] (põhjendus 205).
- 265 Komisjoni sõnul oli Rolls-Royce kohustatud otsima uute mootorite väljatöötamiseks välist rahalist abi, kasutades riski- ja tulujaotusprogramme (Risk and Revenue Sharing Partner programmes ehk „RRSP”). Sellega seoses tugineb ta Schroder Salomon Smith Barney finantsanalüütikute kommentaaridele, millest nähtub, et need programmid on muutunud Rolls-Royce'i jaoks väga oluliseks. Deutsche Bank'i analüüsi kohaselt on muret tekitav, et Rolls-Royce'i tulu suurus enne intresside ja maksude mahaarvamist pärineb umbes 60% ulatuses RRSP programmist, mille prognoositavus on piiratud, ja ta märgib, et neist programmidest tulenev kapitalivoogude oodatav muutus avaldab suurenevat survet Rolls-Royce'i pikaajalisele tegevusele, sest laekumised peaks vähenema pärast 2001. aastat (vaidlustatud otsuse põhjendused 201–203).
- 266 Komisjon märgib, et [...] (põhjendused 211–214).

- 267 Viimasena märgib komisjon, et hageja on „tunnustatud tarnija” paljude lennuettevõtjate hulgas, mistõttu tema mootorid moodustavad senini tootmises olevatele lennukitele paigaldatud mootoripargist üle 60% (vaidlustatud otsuse põhjendus 215–217). Ta tsiteerib selle otsuse põhjenduses 218 Rolls-Royce’i enda kinnitust, millest nähtub, et [...].
- 268 Hageja väidab, et Rolls-Royce on tehniliselt väga tugev konkurent ja märgib, et Engine Alliance’i otsuses leidis komisjon, et tal „on kasvav turuosa ja piisavat võimsust uute mootorite ja olemasolevate mootorite teise tootjate väljatöötamiseks. Hageja leiab eelkõige, et on absurdne tugineda asjaolule, et [...], samas, kui see asjaolu kajastab tegelikult selle ettevõtja märkimisväärset kaubanduslikku edu.
- 269 Vaidlustatud otsuse sedastustest ja hageja asjakohastest järeldustest tuleb järeldada, et Rolls-Royce’i tegevus suuremõtmeliste kommertslennukite mootorite tootmisel on tegelikult heas kaubanduslikus seisus ja tal puuduvad otsesed kaubanduslikud või rahalised raskused. Muu hulgas vastab tõele, et [...] on põhimõtteliselt kaubandusliku edu tunnus ja finantsilise stabiilsuse väljendus.
- 270 Siiski ei eita komisjon vaidlustatud otsuses Rolls-Royce’i kaubanduslikku edu. Eelkõige ei leia ta, et [...] on kaubandusliku nõrkuse tegur, nagu väidab hageja. Ta hoopis märgib, et vaatamata oma headele külgedele on see äriühing [...] ja järelikult ei saa teda pidada piisavaks vastukaaluks suuremõtmeliste kommertslennukite turul üldiselt, et takistada hageja sõltumatut käitumist suures ulatuses.

- 271 Komisjon sedastas vaidlustatud otsuses, et [...] (vaidlustatud otsuse põhjendused 211–213). Hageja ei vaidlusta asjaolude õigsust, millele see tema esitatud analüüs tugineb, vaid piirdub märkusega, et [...]. Tuleb siiski järeldada, et see arutluskäik kinnitab komisjoni konkreetset järeldust vaidlustatud otsuse põhjenduses 214, mille kohaselt [...].
- 272 Seoses Rolls-Royce'i rahalise olukorraga nähtub komisjoni arutluskäigust, millele viidati eespool punktides 263–265, [...] ja et viis, kuidas ta rahastas oma viimaseid projekte ehk rahastamine RRSP abil, omab negatiivset mõju tema tulevaste aastate tuludele. Komisjon viitas oma argumentatsiooni selle osa toetuseks sõltumatute finantsanalüütikute kinnitustele, mis puudutavad eelkõige projektide sellise rahastamise tagajärgi Rolls-Royce'ile. Seevastu piirdub hageja märkusega, et Rolls-Royce on üldiselt heas majanduslikus seisus, seejuures selgitamata, milles komisjoni analüüs, seoses Rolls-Royce'i [...] on ekslik.
- 273 Eelnevast järeldub, et komisjon ei ole teinud ilmset hindamisviga, kui ta märkis vaidlustatud otsuse põhjenduses 196, et „kuigi ta on tehnilisest aspektist väga edukas tarnija, ei saa äriühingut [Rolls-Royce] selle pärast pidada kõikide mootorite usaldusväärseks pakkujaks kõikidel turgudel ja eelkõige selliseks, kellele antaks reaktiivmootorite tarnimise ainuõigus”.

Ostjate poolt avaldatav surve

- 274 Lõpuks esitab komisjon vaidlustatud otsuses põhjused, mille tõttu ei ole olemas ainsate suuremõtmeliste kommertslennukite tootjate Boeingu ja Airbusi ega ka lennuettevõtjate tasakaalustavat ostuvõimsust (põhjendused 224–228).

- 275 Komisjon märgib põhiliselt, et paljud lennuettevõtjad sõltuvad hagejast, sest ta on nende lennukipargi tunnustatud tarnija. Lisaks märgib ta, et mootorite lõppkasutajateks olevate lennuettevõtjate pidev nõudlus on hajutatud, sest ükski lennuettevõtja ei esinda üksinda rohkem kui 5% ostudest (põhjendus 226), mida hageja ei vaidlusta.
- 276 Lennukitootjatega seoses märgib komisjon, et hagejal on lennukitootjatele nende klientide kaudu suur mõju oma osa tõttu asjassepuutuvate klientide lennukipargile paigaldatud mootoripargis. Selles kontekstis tuleb ta meelde, et GECAS võib „ahvatleda” lennuettevõtjate nõudlust hageja toodetud mootoritega lennukite järele ja et GE Capital ja GECAS mõjutasid nende mootorivalikut isegi otseselt (põhjendus 228).
- 277 Hageja esitab sellega seoses kaks etteheidet. Esiteks märgib ta, et oma otsuses Allied Signal/Honeywell sedastas komisjon, et Boeing ja Airbus on võimsad ostjad ja märkis nii selles otsuses kui ka otsuses EADS, et neil lennuettevõtjatel on ostjatena märkimisväärne võimsus. Sellega seoses piisab, kui märkida, nagu on seda teinud komisjon, et asjassepuutuvates otsustes sedastatud ostjate võimsus oli olemas hagejast erinevate ettevõtjate suhtes teiste toodete osas. Arvestades seda, et komisjon tugineb selles osas eeliste, mis on iseloomulikud hagejale ja tema erilisele positsioonile reaktiivmootorite turul, ei ole see argument käesoleval juhul asjakohane.
- 278 Teiseks märgib hageja, et Boeing ja Airbus ei ole koondumise vastu. Sellise vastuseisu puudumine ei ole asjakohane seoses küsimusega, kas hagejal oli turgu valitsev seisund enne koondumistehingut. Sellist vastuseisu puudumist võib selgitada paljude erinevate põhjustega ja eelkõige kohtuistungil komisjoni esitatud oletusega, et Boeingul ja Airbusil ei ole märgatavat huvi mootorite hindasid

alandada, sest suhteliselt kõrge hinnatase mõjutab mõlemat võrdselt. Lisaks võib liigse osatähtsuse andmine sellise vastuseisu puudumisele võrduda järelausega, et ettevõtja kliendid võivad otsustada eraõigusliku koostumiskontrolli abil, kas nende tarnija on vastaval turul turgu valitsevas seisundis.

- 279 Seetõttu tuleb hageja selle kohta esitatud argumendid tagasi lükata. Neil põhjustel ja erinevate eespool esitatud sedastuste valguses, mis puudutavad hageja jõupositsiooni suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul, ei ole komisjon teinud faktiviga ega ilmset hindamisviga, kui ta järelaus, et Boeing, Airbus ja lennuettevõtjad ei avalda hagejale kaubanduslikku survet määral, mis lükkaks ümber komisjoni järelause hageja turu valitseva seisundi olemasolust.

f) Järelaus turu valitseva seisundi kohta

- 280 Kõige eespooltoodu valguses ei teinud komisjon ilmset hindamisviga, kui ta järelaus vaidlustatud otsuse põhjenduses 229, et GE-I oli enne koostumist suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul turgu valitsev seisund.

C — Vertikaalne kattumine

1. Poolte argumendid

- 281 Hageja leiab seoses vaidlustatud otsuse osaga, milles käsitletakse vertikaalset kattumist, mis tekkis Honeywelli ja GE reaktiivmootorite süüteseadmete ühenda-

mise tulemusel tekkinud kombinatsioonist, et komisjon jättis tähelepanuta asjaolu, et Honeywell tarnib oma süüteseadmeid GE-ga konkureerivatele mootoritootjatele. Komisjon ei esitanud tõendeid selle kohta, et koondumistehinguga kaasneb koondumise tulemusel tekkiva üksuse konkurentide kõrvaldamine, eelkõige seetõttu, et süüteseadme hind moodustab vaid 0,2% mootorihinnast.

282 Hageja lisab vastuses Rolls-Royce'i ja Rockwelli märkustele ja ka kohtuistungil, et kooskõlas eespool punktis 58 viidatud kohtuotsusega Tetra Laval v. komisjon oleks komisjon pidanud arvesse võtma kohustusi, mis on koondumise tulemusel tekkinud üksusel EÜ artikli 82 alusel.

283 Seoses süüteseadmeid puudutavate kohustustega tegi GE ettepaneku võõrandada Honeywelli lennukimootorite süüteseadmete tootmistegevus. Vaidlustatud otsuses selle kohustuse vastu esitatud vastuväited on täiesti põhjendamata.

284 Komisjon, keda toetab Rolls-Royce, tuleb meelde, et Honeywell on turu olukorrast lähtuvalt ainus sõltumatu ja usaldusväärne suuremõõtmeliste kommertslennukite süüteseadmete tarnija ja et tema ühendamine ettevõtjaga, kes on turgu valitsev reaktiivmootorite tarnija, võimaldaks ühinemisel tekkival üksusel käituda sõltumatu, mis ei olnud varem võimalik. Komisjon märgib veel, et hageja etteheited seoses kohustustega, mis puudutavad seda turgu, jäävad paljasõnalisteks argumentideks.

285 Rolls-Royce rõhutab eelkõige, et süüteseadmed on reaktiivmootori oluline komponent ja et ühinemisel tekkiv üksus võib pärast koondumistehingut saada selle komponendi soodsamatel tingimustel. Rolls-Royce'i jaoks oleks rahaliselt ja tehniliselt raske valida teist tarnijat kui Honeywell.

2. *Esimese Astme Kohtu hinnang*

- 286 Komisjon kirjeldas Honeywelli seisundit erinevatel reaktiivmootorite tarvikute ja juhtimisseadmete turgudel vaidlustatud otsuse põhjendustes 331–340. Eelkõige märkis ta, et Honeywellil oli nende toodete ehk mootorite süüteseadmete turul [50–60]-line turuosa, P & W tütaretevõtjal Hamilton Sundstrand oli tootmismahu alusel teine tootja [40-50]-lise turuosaga (vaidlustatud otsuse põhjendused 337 ja 338).
- 287 Tuleb veel meelde tuletada, et komisjon ei leidnud vaidlustatud otsuses, et koondumine põhjustaks Honeywelli turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise sellel turul.
- 288 Komisjon hoopis leidis vaidlustatud otsuse põhjenduses 419, et „sõltumata toodete pakettmüügi tagajärgedest tugevdab kavandatav koondumine GE turgu valitsevat seisundit [suuremõtmeliste kommertslennukite] reaktiivmootorite turul konkureerivate mootoritootjate vertikaalse kõrvaldamise tõttu, mis tuleneb vertikaalsest suhtest GE kui mootorite väljatöötaja ja Honeywelli kui GE-le ja tema konkurentidele süüteseadmete [tarnija] vahel”. Tema sõnul „oleks pärast kavandatud tehingut ühinemisel tekkiv üksus huvitatud konkurentidest mootoritootjatele Honeywelli süüteseadmete tarnimise aeglustamisest või häirimisest, mis kahjustaks GE-ga konkureerivate mootoritootjate tarneid, turustust, rentaablust ja konkurent-sivõimet. Samuti võib koondumise tulemusel tekkiv üksus tõsta süüteseadmete või nende varuosade hindu, mis muudab konkurentidest mootoritootjate kulud suuremaks ja kahandab veelgi enam nende suutlikkust nimetatud üksusega konkureerida.” (vaidlustatud otsuse põhjendus 420).

289 Komisjon lükkas seejärel tagasi hageja argumendid, millega ta soovis komisjoni analüüsi ümber lükata. Eriti märkis ta, et Hamilton Sundstrand toodab käesoleval ajal süüteseadmeid üksnes P & W mootoritele ja kinnitab, et tal puudub kaubanduslik huvi müüa oma süüteseadmeid teistele mootoritootjatele isegi hinnatõusu puhul (põhjendused 338 ja 421). Seetõttu leiab komisjon, et Hamilton Sundstrandi ei saa pidada Honeywelli konkurendiks (põhjendus 338). Komisjon sedastab, et puudub üldse teine konkurent, kes suudaks Honeywellile turul tõhusat konkurentsialast survet avaldada ja et kaubaturule pääsu tõkked on märkimisväärsed, mistõttu ei saa võimalust, et turule tuleb uusi ettevõtjaid, enam käsitleda tõelise survena (põhjendused 422 ja 423).

290 Lisaks uurib komisjon haldusmenetluses esitatud argumenti, mille kohaselt Honeywelli sõlmitud lepingud hoidsid ära ohu, et ta keeldub tarnimast oma süüteseadmeid teatavatele klientidele ja isegi selle, et ta taandub turult kui tarnija kolmandatele isikutele. Ta vaidleb sellise piirangu tõhususele vastu ja märgib, et vaatamata lepingu sätetele, põhjustaks Honeywelli keeldumine müügist GE-ga konkureerivatele mootoritootjatele segadusi ja olulisi kulusid, seda enam, et „range lepinguline kontroll, mis piirab ühe või teise poole võimalust konkurente ilma põhjuseta kõrvaldada, on omane hiljutistele mootoriprogrammidele, samas kui kõige vanemad programmid selliseid sätteid ei sisalda” (põhjendus 424).

291 Komisjon lükkab tagasi ka argumendi, mille kohaselt ei toimunud konkurentide väljatõrjumist turult kuni praeguse ajani vaatamata Honeywellile kuuluvale osale õhuturbiinide süüteseadmete turust, ja sedastab sellega seoses, et need väikesed mootorid on ainuõiguslike lepingute esemeks, mistõttu ahvatlused konkurentide kõrvaldamiseks sellelt turult on selgelt väiksemad, kui ühinemisel tekkival üksusel suuremõõtmeliste kommertslennumitüüpide puhul, millele on võimalik heaks kiita mitmeid reaktiivmootoreid (vaidlustatud otsuse põhjendus 425). Lõpuks seoses argumendiga, mille kohaselt süüteseadmeid võib lennukitootjatele otse tarnida ja et

mis tahes mootoritootjate tarnest keeldumisest võivad lennukitootjad mööda minna süüteseadmete otsetellimustega, märgib komisjon, et enamus reaktiivmootorite süüteseadmetest müüakse mootorite tarnijatele, et see oleks integreeritud lennukitootjatele üleantavasse valmis mootoris (vaidlustatud otsuse põhjendus 426).

292 Tuleb sedastada, et hageja ei ole vaidlustanud Esimese Astme Kohtus seda, et komisjon on vaidlustatud otsuses esitatud ja eelmistes punktides korratud põhjustel tagasilükanud haldusmenetluses esitatud argumendid. Käesolevas menetluses tuleb pidada neid põhjuseid sellisteks, et see tagasilükkamine on põhimõtteliselt põhjendatud. Esimese Astme Kohtul tuleb seevastu uurida hageja argumente, mis on lühidalt esitatud eespool punktides 281–283.

293 Komisjoni argument seoses hagejal juba eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi tugevnemisega suuremõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul on põhjendatud, eelkõige seetõttu, et koondumistehingule järgnevalt oleks ühinemisel tekkiv üksus huvitatud „konkurentidest mootoritootjatele Honeywelli süüteseadmete tarnimise aeglustamisest või häirimisest” ja ta saaks hindu tõsta. Ta märkis ka, kui ta lükkas tagasi argumente, mis puudutasid lepingulisi piiranguid, mis hoiavad ära Honeywelli keeldumise müügist, et selline keeldumine põhjustaks praktikas segadusi ja olulisi kulusid konkurentidest mootoritootjatele.

294 Vastab tõele, et Honeywelli reaktiivmootorite tarvikuid ja juhtimisseadmeid, mis sisaldavad neid süüteseadmeid, kasutatakse paljudes konkurentide mootorites, eelkõige Rolls-Royce'i mootorites. Arvestades Honeywelli põhilise konkurendi (Hamilton Sundstrand) kaubanduspoliitikat, mida hageja ei ole vaidlustanud ja mis seisneb selles, et ta enam turul enda süüteseadmetega ei kauple, sõltub Rolls-Royce nüüd Honeywellist ja Honeywelli turuosa [50–60]% ei kajasta seega

adekvaatselt viimase kaubandusliku mõju ulatust esimese suhtes. Komisjon märkis ka põhjenduses 425, et asjaolu, et suuremõõtmeliste kommertslennumootorite vahel on võimalik valida, mis on teisiti õhutorbiinmootoriga õhusõidukite puhul, põhjustab erilise ahvatluse konkurentide koheseks kõrvaldamiseks, mis teistes mootoritootmise valdkondades puudub.

295 Asjassepuutuva koondumise mõjud kohtuotsuse selles osas ei ole konglomeraatmõjud, kuna nende tulemuseks on tarnija ja kliendi vaheline otsene vertikaalne suhe. Siiski nähtub eespool toodud kirjeldusest ja eelkõige punktist 293 eespool, et komisjoni argument sellest suhtest tekkivate koondumise konkurentsivastaste mõjude kohta sõltub ühinemise tulemusel tekkinud üksuse tulevases käitumisest, ilma milleta puudub ühinemise sellel aspektil kahjulik tagajärg. Seega on komisjon kohustatud esitama sellise käitumise tõenäosuse kohta veenvaid tõendeid (vt analoogia alusel eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus Tetra Laval *v.* komisjon, punkt 65 jj).

296 Teatavatel juhtudel võivad sellisteks tõenditeks olla majandusuuringud, milles tuvastatakse turu tõenäoline areng ja tehakse kindlaks, et ühinemisel tekkival üksusel on ahvatlus teataval viisil käituda. Nagu märgib hageja, ei ole komisjon selliseid tõendeid käesoleval juhul esitanud.

297 Tuleb siiski meelde tuletada, et kuna ühenduse õiguses peetakse kinni tõendamisvabaduse põhimõttest (vt selle kohta kohtujuristi ülesandeid täitnud kohtunik Vesterdorf'i ettepanek 24. oktoobri 1991. aasta otsusele kohtuasjas T-1/89: Rhône-Poulenc *v.* komisjon, EKL 1991, lk II-867, II-869 ja II-954 ning viidatud kohtupraktika), ei ole sellist liiki tõendite puudumine isenesest otsustav. Eelkõige olukorras, kus on ilmselge, et ühe ettevõtja kaubanduslik huvi on nii kaalukas, et see

kallutab teatud käitumisele, nagu näiteks võimaluse kasutamine häirida konkureeriva ettevõtja tegevust, ei ole komisjon teinud ilmset hindamisviga, järeldades, et ühinemisel tekkiv üksus hakkab tõenäoliselt prognoositud viisil tegelikult käituma. Sellisel juhul võib käesoleva asja lihtne majanduslik ja kaubanduslik tegelikkus olla kohtupraktikas nõutav veenev tõend.

298 Käesoleval juhul tuvastas komisjon esiteks väga kontsentreeritud pakkumise olemasolu süüteseadmete turul, mis muudab hageja ja tema konkurendid, eelkõige Rolls-Royce'i, Honeywellist suurel määral sõltuvateks ja teiseks, koondumisest tuleneva vertikaalselt integreeritud kaubandusliku struktuuri tekkimise, mis ühendab põhilise komponendi (süüteseadme) tootmisetegevuse lõpptoote tootmisetegevusega, mida müüakse turustusahelas järgneval kaubaturul, kus juba oli turgu valitsev seisund. Selliste turutingimuste põhjal leidis komisjon, et ühinemisel tekkiva üksuse kaubanduslik huvi aitab teataval juhtudel kaasa — jättes selles staadiumis kõrvale võimalikud õiguslikud piirangud, mis võivad seda mõjutada — tema võimu kasutamisele suhteliselt odava, kuid reaktiivmootori toimimiseks olulise komponendi möödapääsmatu tarnijana oma konkurentide reaktiivmootorite tootmise häirimisel.

299 Komisjoni selle kohta tehtud analüüs on veenev isegi majandusuuringute puudumisel, sest sellest ilmneb selgelt, et prognoositav käitumine, mis võimaldab ühinemisel tekkival üksusel kahjustada oma konkurentide huve märkimisväärselt, on tema kaubanduslikes huvides. Pooled nõustuvad, et süüteseadme moodustab mootori maksumusest minimaalse osa ehk 0,2%, mida hageja on väitnud märkustes menetluse astujate seisukohtade suhtes. Järelikult kasumid, mida ühinemisel tekkiv üksus võib saada oma toote müümisel Rolls-Royce'ile ja P & W-le on kindlasti minimaalsed võrreldes sellega, mida ta võiks saada Rolls-Royce'i ja P & W arvel oma turuosa suurendamisest suuremõõtmeliste kommertslennumarkimise mootorite turul.

- 300 Sellega seoses märkis komisjon eelkõige vaidlustatud otsuses sisalduvas analüüsis võimaluse kohta, et Hamilton Sundstrand alustab süüteseadmete turustamist vabal turul, et „turustusahelas eelneval kaubaturul [Rolls-Royce]’ile süüteseadmete müügist tekkivad loodetavad kasumid ei korva kasumikaotust, millega P & W seisab tõenäoliselt silmitsi mootorite müügil turustusahelas järgneval kaubaturul” (vaidlustatud otsuse põhjenduse 338, vt ka põhjendus 421). See kaubanduslik loogika kinnitab ka *mutatis mutandis* tema argumenti ühinemisel tekkiva üksuse ahvatlusest piirata või häirida oma konkurentidele tehtavaid süüteseadmete tarneid suuremõõtmeliste kommertslennumarkite reaktiivmootoritele.
- 301 Seoses võimalusega, et lepingulised õiguslikud piirangud võiksid ära hoida komisjoni prognoositud käitumise, tuleb kõigepealt märkida, et eespool punktides 290–292 esitatud põhjustel, eriti viimati nimetatud punktides märgitud vaidluse puudumisel Esimese Astme Kohtus, pole käesolevas kohtuasjas tõendatud, et lepingulised sätted, mis näevad ette võimalikust müügist keeldumise keelamise, võiksid ära hoida komisjoni prognoositud kahjuliku mõju, mille põhjustab ühinemisel tekkiva üksuse käitumine oma konkurentidele.
- 302 Siiski viitab hageja ka argumendile, mis põhineb järeldustel, mille Esimese Astme Kohus tegi eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuses Tetra Laval v. komisjon, mis kuulutati välja pärast käesoleva hagiavalduse esitamist ja mille kohaselt oleks komisjon pidanud arvesse võtma kohustusi, mis on koondumise tulemusel tekkinud üksusel EÜ artikli 82 alusel (kohtuotsuse punktid 156–160). Eeldusel, et nende turgude kaubandus- ja konkurentsiolekorra analüüs on õige, tähendab tema sõnul komisjoni prognoositud käitumine, mille puhul ühinemisel tekkiv üksus häirib tahtlikult oma konkurentide reaktiivmootorite tootmistegevust, ilmselgelt seda, et kuritarvitatakse komisjoni tuvastatud eelnevalt olemasolevat turgu valitsevat seisundit suuremõõtmeliste kommertslennumarkite reaktiivmootorite turul. Kuna komisjon ei ole uurinud hoiatavat mõju, mis võib käesoleval juhul tekkida EÜ artikli 82 võimalikust kohaldamisest, on moonutatud tema analüüs, mis puudutab ühinemisel tekkiva üksuse ahvatlust käituda prognoositud viisil.

- 303 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et Euroopa Kohus otsustas apellatsioonkaebuse suhtes eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon *v. Tetra Laval* (punktid 74–78), et Esimese Astme Kohus leidis põhjendatult, et teatavate võtete tulevikus kasutamise tõenäosust tuleb hinnata terviklikult, ehk arvestades nii ahvatlust neid võtteid kasutada kui ka tegureid, mis võivad seda ahvatlust vähendada või isegi selle kõrvaldada, kaasa arvatud selle käitumise võimalik ebaseaduslik iseloom. Siiski sedastas Euroopa Kohus veel, et määruse nr 4064/89 preventiivse eesmärgiga oleks siiski vastuolus komisjonilt nõuda, et ta iga koondumise projekti puhul kontrolliks, millisel määral konkurentsivastase käitumise ahvatlus võiks väheneda või olla kõrvaldatud tänu kõnealuse käitumise ebaseaduslikkusele, selle avastamise tõenäosusele ja asjakohase menetluse algatamisele pädevate ametiasutuste poolt (vt punkt 72 jj)
- 304 Seega peab komisjon põhimõtteliselt arvestama teatava käitumise võimalikku ebaseaduslikku ja järelkult karistatavat olemust kui tegurit, mis võib ettevõtja jaoks vähendada või kõrvaldada ahvatlusi selliseks käitumiseks (eespool punkt 74). Seevastu ei ole ta kohustatud tuvastama seda, kas prognoositud tulevane käitumine on või ei ole tegelikult kvalifitseeritav EÜ artikli 82 rikkumisena, või seda et kui see nii on, siis kas rikkumist saab tuvastada ja karistada; komisjon võib selles osas piirduda tema käsutuses olevatel tõenditel põhineva kokkuvõtliku analüüsiga.
- 305 Komisjon prognoosis käesolevas asjas tulevast käitumist süüteseadmete turul, mille eesmärk ja — kui see käitumine osutub tõhusaks — mõjuks on suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul turgu valitseva seisundi tugevnemine eelkõige ühinemisel tekkiva üksuse konkurentide nõrgendamise teel sellel turul. Asjaomane käitumine ehk konkurentidele süüteseadmete tarnimise katkestamine, isegi selle komponendi müügist keeldumine ja hindade suurendamine avaldab mõju suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turule vaid siis, kui sellega kahjustatakse ühinemisel tekkiva üksuse konkurentide reaktiivmootorite tootmistegevust märkimisväärselt.

306 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et kuigi turgu valitsev seisund ei võta ettevõtjalt õigust kaitsta oma kaubanduslikke huvisid, nähtub väljakujunenud kohtupraktikast, et selline käitumine on õigusvastane, kui sellel on turgu valitsevat seisundit tugevdav ja seda kuritarvitav eesmärk (eespool punktis 117 viidatud kohtuotsus *United Brands v. komisjon*, punkt 189, 1. aprilli 1993. aasta otsus kohtuasjas T-65/89: *BPB Industries ja British Gypsum v. komisjon*, EKL 1993, lk II-389, punkt 117 jj ja vt ka 8. oktoobri 1996. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-24/93—T-26/93 ja T-28/93: *Compagnie maritime belge transports jt v. komisjon*, EKL 1996, lk II-1201, punkt 149). Turgu valitseva seisundiga ettevõtja keeldumine müüa oma konkurentidele olulist komponenti on seega iseenesest selle seisundi kuritarvitamine (vt selle kohta 6. märtsi 1974. aasta otsus liidetud kohtuasjades 6/73 ja 7/73: *Istituto Chemioterapico Italiano ja Commercial Solvents v. komisjon*, EKL 1974, lk 223, punkt 25).

307 Ühinemisel tekkiva üksuse süüteseadmete hindade tõstmise osas tuleb märkida, et Rolls-Royce'i konkurentsivõime oluliseks mõjutamiseks suuremõtmeliste komertslennukite reaktiivmootorite turul peaks olema selline hindade tõstmine nii suur, et see osutub selgelt kuritarvitavaks käitumiseks. Süüteseadmete hindade võimalik tõstmine 50%, mida ei õigusta ilmne kaubanduslik põhjus, suurendaks reaktiivmootori hinda vaid 0,1% ega omaks seetõttu praktiliselt mingit mõju reaktiivmootorite turule. Lisaks, kui eeldada, et süüteseadmete hindade tõstmist kohaldataks mittediskrimineerivalt, võiks see mõjuda halvasti ühinemisel tekkiva üksuse teatavatele klientidele ja järelikult võivad sellel olla tema jaoks kahjulikud kaubanduslikud mõjud. See hinnatõus võiks eelkõige mõjutada ühinemisel tekkiva üksuse suhteid lennuettevõtjatega, kes on samal ajal süüteseadmete osas kaudsed kliendid lennukite ostjatena ja otsesed kliendid müügijärgse teenuse turul ja kes võivad olla ka ühinemisel tekkiva üksuse kliendid nii mootorite kui ka avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete osas. Seevastu juhul, kus sellist suurendamist kohaldataks tema konkurentide suhtes diskrimineerivalt, oleks sellise hinnatõusu eesmärk konkurentide turult kõrvaldamine ja seega on see ilmselgelt kuritarvitav.

- 308 Samuti kahjustavad pärast tehingu toimumist ühinemisel tekkiva üksuse kliente võimalikud tarnehäired, kui need saavad reeglits, ja osutuvad selgelt kuritarvitamiseks, kui häired on diskrimineerivad, eelkõige Rolls-Royce'i suhtes.
- 309 Eelnevast järeldub, et komisjoni prognoositud käitumine võib käesoleval juhul olla kvalifitseeritav turgu valitseva seisundi kuritarvitamisena. Mida veenvam on käesolevas asjas komisjoni argument asjassepuutuva käitumise tõhususest ja järelikult selgem kaubanduslik ahvatlus selle rakendamiseks, seda rohkem on võimalik, et selline käitumine osutub konkurentsivastaseks. Need on täpselt komisjoni prognoositud käitumise kõige äärmuslikumad vormid, mis on mõlemad kõige tõhusamad konkurentide tegevuse kahjustamiseks ja võivad kõige tõenäolisemalt moodustada ühinemisel tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi nähtava ja ilmse ning järelikult tõenäoliselt karistatava kuritarvitamise.
- 310 Sellega seoses asjaolu, et kuritarvitamine toimub teatud turul (käesoleval juhul süüteseadmete turul), ei keela järeldamast, et turgu valitseva seisundi hindamise eesmärgil on asjaomaseks turuks seotud, turustusahelas järgnev kaubaturg (käesoleval juhul suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turg), kuna komisjoni prognoositud käitumine esimesel turul taotleb eelkõige ettevõtte turgu valitseva seisundi säilitamist või tugevnemist teisel turul (vt selle kohta eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus AKZO v. komisjon, punktid 40–45 ja 17. detsembri 2003. aasta otsus kohtuasjas T-219/99: British Airways v. komisjon, EKL 2003, lk II-5917, punktid 270–300).
- 311 Arvestades seega hageja turgu valitseva seisundi olemasolu suuremõotmeliste kommertslennumite mootorite turul enne koondumist (vt eespool punkt 280), pidid komisjoni käsutuses olema kõik vajalikud analüüsitõendid, et käesolevas asjas hinnata, seejuures ilma üksikasjaliku uurimiseta, millisel määral võiks tema enda

poolt prognoositud käitumine süüteseadmete turul kvalifitseeruda EÜ artikli 82 rikkumiseks ja oleks sellisena karistatav. Seega on komisjon rikkunud õigusnorme, jättes arvestamata hoiatava mõjuga, mis sellel asjaolul oleks võinud ühinemisel tekkivale üksusele olla.

- 312 Lisaks ilmneb, et hoiatava mõju arvestamine oleks tõesti võinud mõjutada komisjoni hinnangut asjassepuutuva käitumise tõenäosuse kohta. Seetõttu ei tule Esimese Astme Kohtul asendada komisjoni hinnangut enda hinnanguga, püüdes tuvastada, mida oleks komisjon otsustanud, kui ta oleks arvestanud EÜ artikli 82 ennetavat mõju. Seega analüüsis, mille komisjon on teinud kohtuasja käesoleva osa kohta, on tehtud ilmne hindamisviga, kuna ta ei ole võtnud arvesse asjakohast asjaolu EÜ artikli 82 hoiatava mõju kohta.

3. Järeldus

- 313 Tuleb järeldada, et vaidlustatud otsuse osa, mis puudutab hagejal juba eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi tugevnemist suuremõõtmeliste kommertslen-nukite reaktiivmootorite turul, mis tuleneb tema mootorite tootmise ja neile mootoritele ettenähtud Honeywelli süüteseadmete tootmise vahelisest vertikaalsest kattumisest, ei ole õiguslikult piisavalt tõendatud.
- 314 Seetõttu ei ole vaja käesolevas menetluses uurida, kas komisjon on põhjendatult tagasi lükanud süüteseadmetega seotud kohustused, mille pakkusid välja koondumise teavitatud pooled.

D — *Konglomeraatmõjud*1. *Rahaline võimsus ja vertikaalne integreerumine*

a) Poolte argumendid

³¹⁵ Seoses vaidlustatud otsuse osaga, mis puudutab rahalist võimsust ja vertikaalset integreerumist, mis tuleneb GE finantseerimisega tegeleva äriühingu GE Capital ja GE lennukite liisimisega tegelevate ettevõtjate GECAS-e ja GE Capital Corporate Aviation Group'i (GECCAG) mõjust, rõhutab hageja, et komisjon ei ole tõendanud turgu valitseva seisundi tekkimist või tugevnemist nende äriühingute tõttu mis tahes reaktiivmootorite turgudel või mis tahes avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel.

Rahaline võimsus

³¹⁶ GE Capitali osas ei põhine komisjoni argumendid, mis puudutavad selle äriühingu ja Honeywelli väidetava rahalise võimsuse ühendamisest tulenevaid konkurentsivastasteid mõjusid, ühelgi õiguslikul, majanduslikul või faktilisel alusel. Kuna majanduslase uuringu seisukohast on see argument ebaharilik, oleks komisjon pidanud esitama konkreetse õigus- ja majanduslase analüüsi.

³¹⁷ Komisjon tuletab meelde vaidlustatud otsuse põhjenduses 107 loetletud objektiivseid tegureid, mis soodustavad GE turgu valitsevat seisundit. Ta väidab siiski, et ta ei karistanud GE-d tema suure kapitaliseerituse tõttu, vaid arvestas seda rahalist

võimsust aeronautikatööstuse erilises kontekstis. Selle tööstuse investeeringute summade ja kestuse tõttu on finantssuutlikkus konkurentsivõime keskne tegur. GE finantssuutlikkus on oluliselt suurem tema konkurentide finantssuutlikkusest.

318 Need objektiivsed tegurid, mis juba omalt poolt annavad GE-le turgu valitseva seisundi enne koondumist, sest rahalist võimsust võidakse kasutada tema kaubandus- ja tööstuspoliitika toetamiseks lennukimootorite turul, oleksid aidanud ühinemisel tekkival üksusel saavutada turgu valitsev seisund ka erinevatel avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel.

319 Rockwell märgib sellega seoses, et GE Capital toimib nii sisepanga kui ka hageja klientide otsese rahastajana. Rolls-Royce tuletab meelde, et ta on toonud komisjonile palju näiteid selle kohta, et GE on kasutanud oma rahalist võimsust mootorite tarnimise ainuõiguse saamiseks.

Vertikaalne integreerumine

320 Hageja vaidlustab seoses GECAS-e ja GECCAG-iga komisjoni „turuosade ümberpaigutamist” (share shifting) puudutava argumentatsiooni õigsuse, et need kaks äriühingut soosivad Honeywelli toodete ostmist tema konkurentide toodete kahjuks. Isegi kui oletada, et GECAS-e tegevus oleks mõjutanud sel viisil reaktiivmootorite turge enne koondumist, ei ole tõendatud, et sellised kasulikud mõjud tekivad Honeywellil pärast koondumist, eelkõige erinevatel avioonikaga seotud ja mitteseotud turgudel. Hageja on sellega seoses kohtuistungil märkinud, et komisjon ei ole kontrollinud olukorda erinevate turgude kaupa, vaid on hoopis pöördunud üldiste väidete esitamisele, milles nende vahelised erinevused on jäetud tähelepanuta.

- 321 Komisjon täpsustab, et GECAS on suurim suuremõõtmeliste kommertslennumarkite ostja, kellel on 10%-line turuosa, ja et juba GECAS soodustab turgu valitsevat seisundit, mis hagejal on suuremõõtmeliste kommertslennumarkite reaktiivmootorite turul.
- 322 Nende mõjude osas, mis on seotud Honeywelli puudutava vertikaalse integreerimisega, viitab komisjon selles osas vaidlustatud otsusele ja väidab sarnaselt Rockwelliga, et on ette näha, et GE laiendab oma meetodid Honeywelli toodetele. Ta tuletab meelde eelkõige seda, et tootja tarnitud seadmed (SFE, supplier-furnished equipment) valib üksnes lennukitootja, ja need tagavad tuluallika pikaks ajaks. Komisjoni ja Rockwelli sõnul oleks Honeywell pärast koondumist saanud koheselt kasu GE Capitali suutlikkusest ja ahvatlusest tagada GECAS-e abil oma toodetele ainuõiguslik seisund.
- 323 Komisjon ei väida, et GECAS ostaks üksnes „täiesti Honeywell” — lennukeid, vaid et GECAS-st kasutatakse mõjutusvahendina, et ahvatleda lennukitootjaid ja lennuettevõtjaid valima Honeywelli või anda talle ainuõigus. Sellega seoses rõhutab komisjon ebavõrdset suhet koondumise tagajärjel tekkiva üksuse ja selle klientide vahel, sest ta tarnib märkimisväärse osa lennukitest. Komisjon ja Rockwell väidavad, et Honeywelli konkurendid muudetakse järk-järgult vähese tähtsusega ettevõtjateks ja neid sunnitakse siirduma sellistesse kaubanduslikesse valdkondadesse, kus Honeywell ei tegutse.
- 324 Komisjon nõustub GECCAG-e osas sellega, et asjassepuutuval ettevõtjal ei olnud varem huvi tegelda spekulatiivsete ostudega. See olukord muutuks täiesti, kui turule tuleks Honeywell, kes oleks pärast koondumist oluline ärilennukite seadmete ja teenuste tarnija.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

Sissejuhatus

- 325 Kõigepealt tuleb märkida, et komisjon on juba eespool punktis 182 ja sellele järgmistes punktides esitatud põhjustel õigesti järeldanud, et GECAS-e tegevus ja kaubanduslik mõjutamine, mida esindab GE Capitali rahalisest seisundist tulenev hageja võimsus, soodustasid hagejal juba eelnevalt olemasolevat turgu valitsevat seisundit suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul.
- 326 Nagu hageja õigesti märgib, ei järeldu seevastu neist sedastustest ilmtingimata see, et ühinemisel tekkinud üksus oleks koondumisele järgnevalt kasutanud avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete müügi edendamiseks analoogilisi võtteid kui varem tuvastatud suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul, mille tõttu nende toodete turul oleks tekkinud turgu valitsev seisund või see oleks tugevnenud.
- 327 Vastavalt eespool punktis 58 viidatud kohtuotsusele Tetra Laval v. komisjon, mida on kinnitanud Euroopa Kohus eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval, tuli komisjonil tõendada mitte üksnes seda, et ühinemisel tekkival üksusel on võime need võtted avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel üle võtta, vaid ka veenvate tõendite põhjal tõendada, et ühinemisel tekkiva üksuse selline käitumine on tõenäoline. Lisaks pidi komisjon tõendama, et selliste võtetega oleks lähitulevikus tekkinud turgu valitsev seisund vähemalt teatavatel asjaomastel avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel (vt selle kohta eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus Tetra Laval v. komisjon, punktid 146–162, mis on Euroopa Kohtu poolt selles osas muutmata jäetud eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval, punktid 37–45, samuti eespool punkt 60 jj). Järgnevalt uuritakse neid kahte aspekti, mida komisjon pidi analüüsima.

Komisjoni prognoositud tulevase käitumise tõenäosus

328 Komisjoni argument, mis puudutab „turuosade ümberpaigutamisest” põhjustatud tehingu „vertikaalseid” konglomeraatmõjusid, on erinev sõltuvalt sellest, kas asjassepuutuvad avioonikaga seotud ja mitteseotud tooted on SFE-standardtooted (standard supplier-furnished equipment, st tooted, mida müüjad tarnivad ainuõiguse alusel) (vaidlustatud otsuse põhjendused 342–348) või BFE-tooted (buyer-furnished equipment, st tooted, mida tarnivad ostjad) või SFE-valiktooted (pakutakse kahte või enam SFE alternatiivset toodet) (vaidlustatud otsuse põhjendused 405–411). Lennukitootjad valivad SFE-standardtooted lõplikult välja lennuki väljatöötamisel, samas kui BFE-toote lõpliku valiku ja valiku vähemalt kahe eelvalitava toote hulgast ehk SFE-valiktoote otsustab lennuettevõtja tellimuse esitamisel.

— SFE-standardtoode

329 Avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-standardtoodete osas tuletab komisjon meelde oma järeldust, mis puudutab hageja võimet saada lennukitüüpidele ainuõigus oma mootorite tarnimiseks (vaidlustatud otsuse põhjendus 343), et koondumise tagajärjel on sellest võimest Honeywellile kohe kasu. Komisjon väidab sellega seoses, et lennuettevõtjad suhtuvad suhteliselt ükskõikselt avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete komponentide valikusse, sest „GE-st erineva ettevõtja poolt tehtav pakkumine oleks lennukitootjale vähem oluline kui kasu, mida nad saaksid GECAS-e poolt täiendava lennuki ostmisest” (vaidlustatud otsuse põhjendus 344).

330 Vastavalt vaidlustatud otsusele „kasutades ära oma rahalist võimsust ja vertikaalset integreerumist uute lennukitüüpide turule tulekul (näiteks rahastamisega ja/või GECAS-e tehtud tellimustega) suudab ühinemisel tekkiv üksus edendada Honey-

welli SFE-toodete valikut ja võtab seejuures oma konkurentidelt võimaluse paigaldada oma tooteid sellistele uutele lennukitüüpidele” (vaidlustatud otsuse põhjendus 344) ja lisaks „saavutab Honeywell koondumise järgselt seisundi, kus ta võib saada kasu GE rahalisest võimsusest ja võimest ristsubsideerida erinevaid tegevusvaldkondi” (vaidlustatud otsuse põhjendus 345). Seetõttu prognoosis komisjon, et ühinemine nõrgendaks Honeywelli konkurente oluliselt (vaidlustatud otsuse põhjendused 347 ja 348) ja et „GE võimalus kasutada Honeywelli toodete soodustamiseks strateegiliselt ära GECAS-e turulepääsu ja GE Capitali rahalist võimsust, teeb Honeywellist turgu valitseva seisundiga tarnija avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-toodete turgudel, kus tal juba on juhtiv positsioon” (vaidlustatud otsuse põhjendus 346).

331 Seega on komisjon selgitanud eespool mainitud põhjendustes, et ühinemisel tekkiv üksus suudaks mõjutada lennukitootjate valikut SFE-komponentide osas ja ahvatleda neid valima Honeywelli tooteid. Seevastu tema kirjeldusest, mis puudutab protsessi, millega hageja tütarettvõtjate kaubanduslik võimsus tekitab tema sõnul ühinemisel tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi, ei ole võimalik aru saada, miks ühinemisel tekkiva üksuse „strateegilise” käitumise asetleidmine, mis neid tagajärgi põhjustab, on prognoositav piisavalt suure tõenäosusega.

332 Komisjonil tuli tõendada veenvate tõenditega sellise tõenäosuse olemasolu. Kuna enne koondumistehingu toimumist tuli tõendada seda, kuidas käitub ühinemisel tekkiv üksus koondumise järgselt turul, kus enne koondumist ei olnud mingisugust võimalust käituda komisjoni prognoositud viisil, ei saa sellisteks tõenditeks põhimõtteliselt olla üksnes varasema käitumisega seonduvad asjaolud. Sellest järeldub, et komisjoni analüüsist, mis on GECAS-e ja GE Capitali suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul oleva seisundi osas eespool õigeks tunnustatud, ei piisa selle nõude täitmiseks, kuigi see võib olla osa sellest.

- 333 Seega oleks veenvateks tõenditeks võinud põhimõtteliselt olla iga dokument, mis oleks tõendanud hageja ja/või Honeywelli juhatuse kindlat kavatsust jätkata avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgul GECAS-e ja GE Capitali kaubandusliku võimsuse kasutamist suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turgul eespool kirjeldatud viisil ka pärast koondumist, või majanduslik analüüs, mis oleks tõendanud, et selline käitumine oleks objektiivselt olnud ühinemisel tekkiva üksuse kaubanduslikes huvides. Kuna komisjon ei ole esitanud tõendeid, mis oleksid tõendanud sellist kavatsust võtta viimati nimetatud turul GE kasutatavad võtted üle ka avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgul pärast koondumist, tuleb uurida, kas vaidlustatud otsuses on tõendatud, et selline ülevõtmine oleks olnud ühinemisel tekkiva üksuse kaubanduslikes huvides.
- 334 Hageja väidab sellega seoses, et ühinemisel tekkiva üksuse kaubanduslikes huvides ei oleks lennukitootjatele peale suruda endise Honeywelli avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-tooteid. Ta märgib, et regionaallende teostavatele suuremõõtmeliste lennukitele ning suuremõõtmeliste kommertslennumitele hageja toodetavate mootorite ja iga avioonikaga seotud ning mitteseotud toote hinna erinevus on suur. Ta rõhutab, et ühinemisel tekkival üksusel ei oleks olnud kaubanduslikku huvi avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete müüki selliselt edendada.
- 335 Vaidlustatud otsuses komisjoni esitatud majandusanalüüsis nõustatakse, et suuremõõtmeliste kommertslennumite mootorite turul on teatav konkurents. Komisjon viitas eelkõige Boeing B777X-versiooni mootori tarnet puudutavas hanke kirjelduses sellele, et hageja oli suutnud [...] mõjutada Boeingu mootorivalikut (eespool punkt 205 jj).
- 336 Sellega seoses asjaolu, et hageja suutis teatud mootorite müümise eesmärgil teha lühikese ajaga teatavaid kaubanduslikke järeleandmisi, oli oluline juba hageja eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi hindamisel. Tuleb rõhutada, et

asjassepuutuvad võtted tähendavad või võivad tähendada hagejale teatavaid kulutusi vähemalt lühikeseks ajaks, mida esindab B777X-i juhtumis [...]. Selline kulutus võib olla põhjendatud mootorite müügijärgsest teenindusest tulevikus saadavate tuludega.

337 Käesolevas kontekstis võib koondumist pidada avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turu olukorda potentsiaalselt mõjutavaks üksnes niivõrd, kuivõrd ühinemisel tekkiv üksus oleks pannud lennukitootjad endise Honeywelli tooteid valima olukorras, kus nad ilma sellise kaubandusliku surveta neid valinud ei oleks. Kui arvestatakse seda eespool mainitud asjaolu, et see, et hageja saab B777X-versiooni mootoritarned ainuõiguse alusel, tähendab teatavaid kaubanduslikke „kulusid”, ei saa välistada, et lennukitootjad oleksid saanud nõuda [...] juhul, kui ka ühinemisel tekkinud üksus oleks kasutanud survet tootjate tarnitavate avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-toodete valikus, millist võimalust ei ole komisjon siiski arvesse võtnud. Puudub kindlus, et selle kulu katab tulevane lisatulu. Komisjon ei saanud igatahes sellises hüpoteetilises olukorras oletada, et ühinemisel tekkivale üksusele ei oleks põhjustatud lisakulusid.

338 Seega asjassepuutuvate võtete ülevõtmine avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-standardtoodete turul oleks pärast koondumist tähendanud ratsionaalselt kaubanduslikku käitumist vaid siis, kui tulud, mida ühinemisel tekkiv üksus sellisest käitumisest võis saada, need võimalikud kulud kataksid. Komisjonil ei olnud seega alust pidada oma prognoosi, mille kohaselt ühinemisel tekkiv üksus võtab üle need käitumisvõtted avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel, sündmuste loogiliseks ja vältimatuks arenguks.

339 Kuna puuduvad majandusuuringud, mille põhjal saaks võrrelda neid kulusid ja tulusid vähemalt mõistlike kalkulatsioonide alusel, ei ole komisjon käesoleval juhul tõendanud, millised oleksid olnud hageja käitumisvõtete sellise ülevõtmise tõenäolised kaubanduslikud tagajärjed. Vaidlustatud otsuses ei vastata küsimusele, kas see, et ühinemisel tekkiv üksus oleks peale surunud SFE-toodete valikut, oleks

tähendanud talle kaubanduslikke lisakulusid, ega seega ka küsimusele, kas tulud, mida ta oleks saanud nende toodete lennukitootjate poolse valimisel, oleksid katnud need võimalikud kulud. Selliste andmete puudumisel on käesoleva asja tingimustel võimatu kindlaks teha, kas ühinemisel tekkiv üksus oleks otsustanud võtta asjassepuutuvad käitumisvõtted üle avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-standardtoodete turgedel juhul, kui koondumine oleks toimunud.

- 340 Sellest järeldub, et komisjon ei tõendanud veenvate tõendite ja piisava tõenäosusega, et ühinemisel tekkiv üksus oleks kasutanud GECAS-e kaubanduslikku võimsust ning GE Capitali seisundist tuleneva kontserni rahalist võimsust, et edendada endise Honeywelli avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-toodete müüki tulevikus.

— BFE- ja SFE-valiktooted

- 341 Komisjon leiab avioonikaga seotud ja mitteseotud BFE- ja SFE-valiktoodete osas, et „Honeywelli tegevuse ühendamine GE rahalise võimsuse ja vertikaalse integreerimisega rahastamisteenuste, lennukite ostu- ja liisingutegevuse ning müügijärgse teenuste valdkonnas soodustab turu sulgumist, mida on juba kirjeldatud seoses avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-toodetega” (vaidlustatud otsuse põhjendus 405). Ta rõhutab, et „GE avaldab ka survet kiirendada lennukitootjate praegust kalduvust muuta BFE-tooted SFE-toodeteks, sest hiljem võiks ta sihtida neid tooteid ja saada endale ainuõigusel põhineva seisundi, kohaldades eelmises põhjenduses kirjeldatud kaubandustegevuse võtteid” (vaidlustatud otsuse põhjendus 408).
- 342 Komisjon väidab veel, et „Honeywelli BFE-toodete valik saab kasu GE Capitali võimest tagada tema toodetele ainuõigusi lennuettevõtjates (vt Continental Airlines'i näidet) ja GECAS-e võimendusvõimest edendada GE toodete paigaldamist

lennukites, laiendades GE tooteid soosivat tegevuspõhimõtet ka Honeywelli toodetele” (vaidlustatud otsuse põhjendus 406). Lisaks „saavad Honeywelli BFE-tooted kasu ka GE toodete ja teenuste valikust, et tõrjuda välja teiste tarnijate komponendid asendamisel, ajakohastamisel ja moderniseerimisel, kasutades ära GECAS-e võimalust soosida GE tooteid lennuettevõtjate suhtes” (vaidlustatud otsuse põhjendus 407).

343 Komisjon otsustab selle arutluskäigu põhjal, et „GE võimalus kasutada strateegiliselt ära GECAS-st ja GE Capitali rahalist võimsust teeb Honeywellist turgu valitsevas seisundis oleva tarnija avioonikaga seotud ja mitteseotud BFE-toodete turgudel, kus tal juba on juhtiv positsioon” ja prognoosib, et konkurendid hakkavad järk-järgult vähendama enda osalust neil turgudel (vaidlustatud otsuse põhjendus 409).

344 Seoses eespool punktis 341 korratud põhjenduse osadega, mis viitavad sellele, et avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-toodete turuolukorra analüüsiga seoses esitatud selgitus oleks asjakohane avioonikaga seotud BFE-toodete turgude puhul, tuleb meeles pidada, et seda selgitust on eespool peetud ebapiisavaks. Kuna BFE-toodete ja SFE-valiktoodete kliendid on lennuettevõtjad, samas kui SFE-standardtoodete kliendid on lennukitootjad, ei saa mõlema suhtes kohaldada sama kaubanduslikku loogikat. Seoses võimalusega, et ühinemisel tekkiv üksus edendab SFE-toodete kategooria suurendamist, tuleb märkida, et kuna kohus lükkas mainitud tooteid puudutava argumendi tagasi, ei ole see asjaolu asjakohane isegi siis, kui oletada, et see vastab tõele.

345 Eespool punktis 342 viidatud põhjuste osas, mis puudutavad eriti BFE-toodete ja SFE-valiktoodete turge, võis komisjon õigustatult prognoosida, et GECAS ise eelistab pärast koandumist tugevalt endise Honeywelli tooteid, sest mõlemad äriühingud kuuluksid siis samasse kontserni. Hageja märgib õigesti, et selline eelistamine ei saaks olla absoluutne, sest Honeywell ei tooda kõiki lennukis

vajatavaid avioonikaga seotud ja mitteseotud BFE-tooteid ja SFE-valiktooteid, mistõttu ükski lennuk ei saa olla „täiesti Honeywell”. See põhjendus ei lükka siiski ümber komisjoni argumenti, sest GECAS-e GE tooteid eelistav poliitika ei pea tõhusaks toimimiseks ilmtingimata olema absoluutne hageja märgitud viisil, kuivõrd GECAS valiks võimalusel süstemaatiliselt endise Honeywelli tooteid.

³⁴⁶ Komisjon rõhutab seevastu vaidlustatud otsuse põhjenduses 396, et koondumise osalised väitsid haldusmenetluses, et kavandatav koondumine ei muudaks tõenäoliselt tuntavalt GECAS-e ostukäitumist, sest [...] lepingu tõttu [...]. Komisjon lükkab hageja need põhjendused vaidlustatud otsuse põhjenduses 397 tagasi sel põhjusel, et koondumistehing muudab asjassepuutuva lepingu „äriühingu siseseks” ja et koondumine toob seetõttu kaasa turu struktuuri muutmise vastuolus lepingule. Lisaks märgib ta, et leping [...]. Ta märgib veel, et [...] (vaidlustatud otsuse põhjenduse 396).

³⁴⁷ Tuleb märkida, et kuigi komisjoni märgitud asjaolud on osaliseks vastuseks koondumise poolte selles osas esitatud argumentidele, nõrgendab siiski asjassepuutuva lepingu olemasolu komisjoni argumenti seoses BFE-toodetega märkimisväärselt. Kuigi ilmneb, et ühinemise järgselt toimuva GECAS-e GE tooteid eelistava poliitika tõttu oleks tekkinud BFE-toodete ja SFE-valiktoodete väike lisamüük, tuleb järeldada vaatamata selle tendentsi õiguslikule või kaubanduslikule selgitusele, et koondumisel oleks asjaomasele turule vaid tühine mõju.

³⁴⁸ Käesoleval juhul oleks [...] puudumisel võinud oletada, nagu Rockwell märgib oma menetluse astuja seisukohas, et kuna hageja kontserni siseselt toodetud toodete GECAS-e poolne eelistus oleks loomulikult üle kandunud ka uutele toodetele,

põhjustaks hageja poolt Honeywelli ostmine automaatselt Honeywelli turuosa kasvu umbes 5% BFE-toote osas, mille turuosa oli juba 50%, kuna GECAS-e turuosa lennukite ostudest on umbes 10%.

349 Lepingu olemasolu [...].

350 Komisjon ei ole vaidlustatud otsuses ka hinnanud, millises ulatuses [...]. See puudus nõrgendab tema arutluskäigu usaldusväärsust nende toodete osas ja ka selles osas, mis puudutab GEGAS-e võimalust „ahvatleda” lennuettevõtjaid endise Honeywelli BFE-toodete ja SFE-valiktoodetega.

351 Komisjon nõustub lisaks vaidlustatud otsuse põhjenduses 410 BFE-toodete puhul klientide eelistuste ja standardiseerimise mõjude olemasoluga. Ta leiab, et sellel asjaolul ei ole käesolevas asjas tähtsust, sest „lennuettevõtjatel ei ole väikeste kasumimarginaalide tõttu võimalik tagasi lükata kaubanduslikke pakkumisi, mis tähendavad lühiajalist kulude kokkuhoidu” ja et neile äriühingutele „on lühiajaline kulude kokkuhoid tähtsam võimalusest, et konkurents pika aja jooksul nõrgeneb”. Komisjon ei ole esitanud tõendeid lennuettevõtjate rahalise nõrkuse kohta esitatud argumendi toetuseks. Ta ei esita ka konkreetseid asjaolusid, mis võiksid kinnitada tema hinnangut, et BFE-toodete valikul on eelistuspoliitika ja lennuettevõtja lennukipargis BFE-komponentide standardiseerimisest tulenevate kulude vähendamine vähem tähtsad tegurid kui ostu- või liisingutingimustest tulenev „lühiajaline kokkuhoid”, mida GECAS enda sõnul pakub. Selle seisukoha usaldusväärsust on selles osas võimatu hinnata, sest puudub majanduslik hinnang või vähemalt neist tingimustest saadavat kasu puudutav hinnang.

352 Nagu SFE-standardtoodete puhul, põhineb komisjoni argument mõttel, et GECAS pakub lennuettevõtjatele soodsaid tingimusi, et meelitada neid nõustuma lennukitega, mis on varustatud ühinemisel tekkiva üksuse BFE-toodetega, mida nad ei oleks valinud, kui nad oleksid saanud ise valida. Tuleb sedastada, et sellise ahvatluse tekitamine võib tekitada teatavaid „kulutusi” ühinemisel tekkivale üksusele, kuna lennuettevõtja põhimõtteliselt nõustub varustusega või teataval juhul eelnevalt varustatud GECAS-e juba ostetud lennukiga vaid juhul, kui ühinemisel tekkiva üksuse tehtav tervikpakkumine on piisavalt madal, et see valik oleks lennuettevõtja kaubanduslikes huvides.

353 Kuna komisjon on nõustunud, et lennuettevõtjad eelistavad teatavaid tooteid, tuleb ühinemisel tekkival üksusel sellisel juhul ületada takistus, mis seisneb selles, et lennuettevõtja eelistab teise avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete tootja tooteid. On võimalik, et need kulutused on tühised võrreldes tuludega, mida ühinemisel tekkiv üksus saab asjassepuutuvate BFE-komponentide müügist, millisel juhul see käitumisviis on ühinemisel tekkiva üksuse seisukohast ratsionaalne kaubanduslik tegevus, kuid komisjonil oleks tulnud uurida seda küsimust käesoleva asja asjaoludest lähtuvalt.

Turgu valitseva seisundi tekkimine avioonika seotud ja mitteseotud toodete turgudel tulevikus

354 Isegi kui oletada — vastupidi sellele, mis nähtub eespool esitatud selgitustest — et komisjon on tõendanud õiguslikult piisavalt, et ühinemisel tekkiv üksus oleks kasutanud avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel tüdarettevõtjate võimsust, oleks ta pidanud veel tõendama, et see asjaolu tekitaks asjaomastel turgudel turgu valitseva seisundi. Vaidlustatud otsuses nähtub komisjoni esitatud seisukohast, et tema väitel oli Honeywell neil turgudel turuliider, omamata enne ühinemist turgu valitsevat seisundit, kuid koondumistehing oleks seda tugevdanud

nii, et tal oleks olnud pärast ühinemist turgu valitsev seisund (vaidlustatud otsuse põhjendused 241-243 ja 341). Sellega seoses tuleb märkida, et komisjon on järeldanud vaidlustatud otsuses, et igal avioonikaga seotud ja mitteseotud tootel on eraldi turg (vaidlustatud otsuse põhjendus 242 ja joonealune märkus 89), ja et ta on ka eristanud iga avioonikaga seotud toote puhul suuremõõtmeliste kommertslen-nukitele mõeldud toodete turgu ning regionaalende teostavate lennukitele ja ärilennukitele mõeldud toodete turgu (vaidlustatud otsuse põhjendus 231).

355 Tuleb sedastada, et ühinemisel tekkiva üksuse tütarettevõtjate võimsust puudutavas komisjoni selgituses ei võeta üldse arvesse hageja tegevuse ja tema tütarettevõtjate tegevuse vahelisi erinevusi iga lennuki kategooria suhtes. Komisjon on vaidlustatud otsuses leidnud, et GE-1 oli enne koondumist turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslen-nukite ja suuremõõtmeliste regionaalende teostavate lennukite reaktiivmootorite turul ja ta tegutses mingil määral ka ärilennukite reaktiivmootorite turul, ja et GECAS ostis suuremõõtmelisi kommertslen-nukeid ja suuremõõtmelisi regionaalende teostavaid lennukeid spekulatiivselt, kuid vaidlustatud otsuses puudub teave nende võimalikust tegevusest väiksemõõtmeliste regionaalende teostavate lennukite turul. Hageja teine tütarettevõtja GECCAG, kes ei ostanud lennukeid spekulatiivselt, tegutses ostjana ärilennukite turul.

356 Seega näiteks mõju, mida GECAS oleks saanud kasutada regionaalende teostavatele lennukitele ja ärilennukitele mõeldud avioonikaga seotud toodete turul, oleks vähendanud märkimisväärselt asjaolu, et ta ostis põhimõtteliselt lennukeid vaid ühes kolmest sektoris ehk suuremõõtmeliste regionaalende teostavate lennukite sektoris. Kuna komisjon ei arvestanud neid erinevaid parameetreid seoses asjaomaste turgude vaheliste erinevustega, ega põhjusi, mis võiksid teataval juhul neid parameetreid koondumise tagajärjel muuta, ei ole ta õiguslikult piisavalt tõendanud, et neil turgudel oleks tekkinud turgu valitsev seisund.

357 Lisaks tuleb märkida, et kuigi komisjon on eristanud vaidlustatud otsuse põhjenduses 239 SFE-standardtooteid, mille lõplikult valib välja lennukitootja, ja

SFE-valiktooteid, mille kiidab heaks lennukitootja, kuid mille valib lõplikult lennuettevõtja kahe või kolme võimaliku toote seast, ei ole komisjon vaidlustatud otsuses tuvastanud, millised vaidlustatud otsuses uuritud avioonikaga seotud SFE-tooted kuuluvad kummassegi kahest kategooriast. Nagu eespool on sedastatud, on komisjoni analüüs protsessi kohta, mille kaudu hageja tüdarettevõtjate mõju võib ilmned, väga erinev sõltuvalt sellest, kas avioonikaga seotud toote lõpliku valiku teeb lennukitootja või lennuettevõtja (vt eespool punkt 328). Järelikult ei nähtu vaidlustatud otsuses, milline osa komisjoni analüüsist on seotud iga konkreetse SFE-toote turuga.

358 Komisjon ei ole vaidlustatud otsuses ka märkinud, milliseid uuritud avioonikaga mitteseotud toodetest müüakse SFE-toote, SFE-valiktoote ja BFE-tootena. Seega tuleb veelkord märkida, et vaidlustatud otsust lugedes ei ole võimalik kindlaks teha, milline osa komisjoni analüüsist puudutab teatud konkreetse toote turgu.

359 Komisjon ja Rockwell Collins on märkinud Esimese Astme Kohtu kirjalikule küsimusele antud vastuses iga avioonikaga seotud ja mitteseotud toote kohta, kas see kuulub SFE-standardtoodete kategooriasse või SFE-valiktoodete kategooriasse, või avioonikaga mitteseotud toodete kohta, kas see kuulub BFE-toodete kategooriasse. Kui Esimese Astme Kohus arvestaks neid vastuseid ja jagaks need tooted eespool nimetatud kolme kategooriasse, et teha kindlaks klient, kes toote valib, ja järelikult, millist osa komisjoni selgitusest vastava toote suhtes kohaldatakse, ületaks ta siiski vaidlustatud otsuse tavapärase tõlgendamise piire, mis tähendab seda, et kohus asendaks põhjendused uute põhjendustega.

360 Eespool punktis 359 mainitud komisjoni ja Rockwell Collins'i vastustest igal juhul nähtub, et alati ei ole selge, millisesse toote kategooriasse (SFE-standard, tooted SFE-valiktooted, BFE-tooted) tuleb iga toode liigitada, sest need kaks vastust erinevad üksteisest teatavate toodete osas. Neist vastustest nähtub veel, et teatavad avioonikaga seotud ja eriti mitteseotud tooted on sõltuvalt lennukitüübist mõlemasse kategooriasse kuuluvad tooted, mida mõnikord müüakse SFE-standard-

tootena ja mõnikord SFE-valiktootena. Seega teave, mis otsusest puudub üksikute toodete kategooriate osas, ei ole ilmtingimata iseenesest selge isegi aeronavigatsiooniala asjatundjatele.

- 361 Lisaks tuleb märkida, et komisjon on analüüsinud kõiki asjaomaseid avioonikaga seotud ja mitteseotud turge väga lühidalt vaidlustatud otsuse põhjendustes 245–275. Sisuliselt on ta märkinud iga toote puhul selle laadi, toote erinevate tootjate nimed ja nende turuosa avioonikaga seotud toodete osas mõlemal turul, mis on määratletud lennuki suuruse alusel, millele paigaldamiseks toode on mõeldud.
- 362 Tuleb sedastada, et vaidlustatud otsuses sisalduvatest iga turu konkreetsest kirjeldusest enne koondumistehingut ega eespool käsitletud üldisest kirjeldusest, mis puudutavad seda, kuidas hageja tütarettevõtjad kasutavad oma kaubanduslikku võimsust ühelt poolt SFE-standardtoodete turul ja teisalt SFE-valiktoodete ja BFE-toodete turgudel, ei saa teha järeldusi selle kohta, milline oleks olnud selle koondumisaspekti tõenäoline mõju igal asjaomasel turul. Vaidlustatud otsusest nähtub, et konkurentsiolukord on kõigil turgudel erinev, sõltuvalt asjaomasest turust muutub konkurentide omavaheline positsioon ja isegi turul osalejad.
- 363 Komisjon ei ole seega tõendanud õiguslikult piisavalt, et vaidlustatud otsuses prognoositud käitumisvõtetega, isegi kui neid oleks rakendatud, oleks loodud turgu valitsev seisund mõnel või veel vähem kõigil neil turgudel.

Järeldus

- 364 Eespool esitatust nähtub, et komisjon ei ole tõendanud õiguslikult piisava tõenäosusega, et ühinemisel tekkiv üksus kohaldaks koondumise tagajärjel

avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel käitumisvõtteid, mida komisjon tuvastas suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turu osas ja mis seisnes GE Capitalist ja GECAS-e lennumite ostmisega seonduvast kaubanduslikust hoovast tulenevast GE-kontserni rahalise võimsuse ärakasutamises, et edendada oma toodete müüki. Ta ei ole igal juhul piisavalt tõendanud, et nende käitumisvõtetega, isegi kui neid oleks rakendatud, oleks tõenäoliselt loodud turgu valitsev seisund avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel. Järelikult on komisjon teinud ilmse hindamisvea, leides, et ühinemisel tekkiva üksuse rahaline võimsus ja vertikaalne integreerumine tooksid kaasa selle, et avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel tekib turgu valitsev seisund või see tugevneb.

³⁶⁵ Eespool toodust tulenevalt ei ole vaja uurida, kuidas komisjon käsitles asja selle osaga seotud kohustusi, eelõige kohustusi, mis puudutab GECAS-e tulevast käitumist.

2. Pakettmüük

a) Poolte argumendid

Esialgused märkused

³⁶⁶ Hageja kinnitab seoses komisjoni põhjendustega, mis puudutavad koondumise tagajärjel tekkiva üksuse võimalust ja ahvatlust kasutada pakettmüüki, et selle toetuseks ei ole esitatud faktilisi tõendeid ega mingisugust majandusmudelit.

- 367 Tema sõnul tuleb eristada eelkõige mõjude seisukohast lähtuvalt erinevat liiki tootepakette, mis on „segapakettmüük” (mixed bundling), „puhas pakettmüük” (pure bundling) ja „tehniline pakettmüük” (technical bundling).
- 368 Hageja sõnul peetakse turgu valitseva seisundiga ettevõtja poolt puhta pakettmüügi ja tehnilise pakettmüügi kasutamist üldiselt konkurentsivastaseks, sest asjaomane ettevõtja seob toodete või teenuste ostmise turul, kus ta on tugev (siduv turg), toodete või teenuste ostmisega teisel turul (seotud turg), kas täiesti kaubanduslikel põhjustel, kuid ilma rahalise kasuta, või tehnilistel põhjustel.
- 369 Segapakettmüük, mille puhul tootepaketi ostmine toob aga vastupidi kaasa tervikhinna languse, peetakse üldiselt konkurentsivastaseks. Hageja selgitab, et segapakettmüük võib erandjuhtudel olla konkurentsivastane vaid siis, kui see põhjustab konkurentide turult kõrvaldamise või pideva tõrjumise. Selliste mõjude tõendamine eeldab siiski üksikasjalikku majandusanalüüsi.
- 370 Hageja sõnul on komisjon esitanud oma vastuses uue teooria konglomeraatmõju-dest, kasutades terminit „võimendamismõju” (leveraging), mis võimaldab turul võimsuse strateegilist kasutamist, et tõrjuda konkurendid teisele turule. Isegi kui oletada, et selle argumendi võib siduda vaidlustatud otsuse järeldustega, ei saa sellele tugineda Esimese Astme Kohtus, sest VT-s see puudub.
- 371 Seevastu VT-s esitatud pakettmüüki puudutanud ja Choi mudelil põhinev teooria ei toonud välja võimendamismõju kasutamist. Ka vaidlustatud otsus ei käsitlenud

võimendamismõju kasutamise võimalust vähemalt piisavalt, vaid põhines hoopis prognoositavate konkurentsivastaste mõjude kontrollil, mis on seletatav üksnes Choi mudeli põhjal, kuigi sellest mudelist väidetavalt loobuti.

- 372 Vaidlustatud otsuses ei mainita ka turuvallutuslikku hinnapoliitikat ja komisjon ei ole tõendanud, et GE oleks ahvatletud sellist poliitikat kasutama. Komisjon ei ole ka selgitanud, mis tähtsus on vaidlustatud otsuses esitatud viidetal väidetavatele konkurentsivastastele mõjudele, mis tulenevad ristsubsideerimisest.
- 373 Komisjon, Rolls-Royce ja Rockwell väidavad, et vaidlustatud otsus sisaldab veenvaid tõendeid pakettmüügi olemasolust ja uutest võimalustest, mis tekivad koondumise tagajärjel tekkival üksusel.
- 374 Komisjon esitab asjaomaste turgude peamised tunnused, mille põhjal saab järeldada, et koondumisel tekkival üksusel on ahvatlus ja eeldused konkurentsi kõrvaldamiseks. Nende tunnuste hulka kuuluvad muu hulgas koondumise mõlema osalise turuosad, lennukimootorite ning avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete üksteist täiendav olemus, märkimisväärsed tõkked asjaomasele turule pääsemisel, märkimisväärsed uurimis- ja tootearenduskulud, pikad äratasuvuse tähtajad ja klientide tasakaalustava võimu või konkurentide märkimisväärse kaubandusliku surve puudumine.
- 375 Laia üksteist täiendavate toodete valiku ühendamise võimaldaks koondumise tagajärjel tekkival üksusel teha ristsubsideerimise abil diskrimineerivaid hinnaalandusi sellistele klientidele, kes ostavad kogu tootevaliku. Kuigi lühikese aja jooksul on sellisel käitumisviisil soodne mõju hindadele, põhjustab see keskmise ja pika aja jooksul konkurentide kõrvaldamise.

376 Komisjon selgitab, et ta on kogu menetluse aja olnud seisukohal, et koondumise tagajärjel tekkival üksusel on erinevalt tema konkurentidest eeldus ja ahvatlus kasutada pakettmüüki, tehes hinnaalandusi GE ja Honeywelli toodetele, kui nende puhul tehakse tervikpakkumine. Selline loogika ei ole menetluses uudne, sest see probleem oli oluline teema juba koondumisteatele eelnenud läbirääkimistel. Komisjon ja Rolls-Royce rõhutavad, et võimendamismõju teooria esitati juba vaidlustatud otsuses (vaidlustatud otsuse põhjendus 415).

377 Komisjon rõhutab veel, et pakettmüük alandab ajutiselt hindu üksnes teatavate toodete kombinatsioonide osas ja eelkõige seetõttu, et koondumise järgselt ei saavutata märkimisväärset tõhusust. Lõpuks kõrvaldataks selliste võtetega toodete paremusel põhinev konkurents paljudel turgudel.

378 Vaidlustatud otsuses on selgelt märgitud pakettmüügi erinevad vormid. Koondumise tagajärjel tekkival üksusel on eeldused kasutada oma võimsust turul, rahalist võimsust ja üksteist täiendavate toodete valikut eelkõige ristsubsideerimise abil.

Puhta või tehnilise pakettmüügi olemasolu

379 Hageja leiab, et kuigi komisjon mainib vaidlustatud otsuses sisalduva analüüsi alguses puhtast pakettmüüki ja tehnilist pakettmüüki, ei viita ta seejärel enam üldse puhtale pakettmüügile ja piirdub vaid kaks korda tehnilise pakettmüügi mainimisega, esitamata selle olemasolust faktilisi või majanduslikke tõendeid.

- 380 Seoses MEE-mootori käsitlesega (More Electrical Engine) leiab ta, et see näide ei sisaldunud VT-s ja et see käsitus jääb väga hüpoteetiliseks. Rockwelli mainitud näide Primus Epic-avioonikasüsteemist ei puuduta koondumist ja seda ei ole vaidlustatud otsuses arvestatud.
- 381 Komisjon kinnitab veel kord, et koondumise tagajärjel tekkival üksusel on võimalus seada Honeywelli avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete müügi tingimuseks GE mootorite müügi ja vastupidi, ning tegeleda seega puhta pakettmüügiga. Komisjon rõhutab sellega seoses, et tehing oleks kaasa toonud pretsedenditu koondumise pakkumise seisukohast, ja nimetab sellega seoses Honeywelli EGPWS-süsteemi (Enhanced Ground Proximity Warning System, maapinna lähedusest hoiatav süsteem). Et tõendada Honeywelli integreerumisvõimet ja seda, kuidas ta kasutab suletud kasutajaliideseid, toob Rockwell näiteks kaks toodet. Rockwell viitab ka Honeywelli Primus Epic-süsteemile kui näitele Honeywelli praktiseeritavast pakettmüügist.
- 382 Komisjon tuletab meelde, et vaidlustatud otsuse sõnastuse kohaselt ei ole veel lennukimootoreid ja muid süsteeme otseselt integreeritud. MEE-käsitus kirjeldab Honeywelli integreerumisvõimet ja tema tähtsust sõltumatu tarnijana selle käsitluse arendamiseks.

Segapakettmüügi olemasolu

- 383 Hageja sõnul kohustaks see, et segapakettmüüki peetakse üldiselt konkurentsi seisukohast soodsaks, komisjoni esiteks tõendama, et koondumise tagajärjel tekkiv üksus selliseid võtteid tõepoolest kasutaks, ja teiseks, et sellised võtted põhjustavad tõesti konkurentide kõrvaldamise või kõrvaletõrjumise. Vaidlustatud otsus ei tõenda kumbagi.

- 384 Hageja rõhutab, et komisjon väidab otseselt, et tal ei olnud vaja tugineda kummalegi esitatud mudelile, et otsustada, et pakettpakumised, mida koondumise tagajärjel tekkiv üksus suudab teha, kõrvaldavad konkurendid mootorite ning avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudelt (vaidlustatud otsuse põhjendus 352). Komisjon on eelkõige loobunud tuginemast Choi mudelile. GE arvates on komisjon, väites, et tema järelduse toetuseks ei olnud vaja majanduslikku mudelit, tegelikult jätnud tähelepanuta GE esitatud tõendid, mis põhinevad professorite Nalebuff'i, Rey ja Shapiro töödel, ja seda vaatamata nende põhjendatusele.
- 385 Hageja rõhutab, et märkused, mida menetlusse astujad on esitanud mittestrateegilise pakettmüügi kohta, on vastuolus komisjoni seisukohaga, milles ta väidab Choi staatilise mudeli tagasilükkamist. Vaidlustatud otsuse *ex post* põhjendamine strateegilise käitumise teooriaga tuleks vastuvõetamatuna tähelepanuta jätta, sest seda ei olnud VT-s, mis põhineb üksnes Choi mudelil (eespool punktis 40 viidatud kohtuotsus Schneider Electric v. komisjon). Komisjon ei saa seega õiguspäraselt ühendada CFMI turuosa segapakettmüügi teooriaga, sest Snecmal puudub huvi võtta kasutusele hinnapoliitika, mis oleks soodustanud Honeywelli tooteid.
- 386 Igal juhul ei ole tõendatud võimendamismõju kasutamise tingimusi seoses segapakettmüügi ega ristsubsideerimise või turuvallutuslike hindade lisateooriaga. Komisjon ei ole analüüsinud asjaomaseid turge, ega arvestanud seda, et mootorite hind ületab märgatavalt avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete hindu ja et segapakettmüüki on võimatu kasutusele võtta, kui tarnija ja lennukitootja vahel juba on leping, mis kohustab viimati nimetatut ostma teatavat toodet kindlaksmääratud hinnaga.
- 387 Samuti ei ole esitatud täpset teavet konglomeraatmõjude ilmnenemise kohta lähitulevikus. Komisjon ei ole sellega seoses võtnud ka arvesse EÜ artikli 82 hoiatavat mõju.

- 388 Hageja märgib sellega seoses oma vastuses menetlusse astujate seisukohtadele, et isegi kui oletada, et komisjoni teooria strateegilisest käitumisest (võimendumõjud) on vastuvõetav, ei ole komisjon järginud eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuses Tetra Laval v. komisjon sätestatud tingimusi.
- 389 Ainus vaidlustatud otsuses sisalduv näide (põhjendus 368) mootorite segapakettmüügist teiste toodetega on Honeywelli tehtud pakkumine seoses ühe tootja lennukitüübiga. Komisjon ei ole aga sellega seoses maininud hinnaalandusi. Lisaks lükkas see tootja Honeywelli lisasüsteeme puudutava pakkumise tagasi, mis tõendab, et lennukitootjatel on võimalik erinevate tarnijate tooteid kombineerida.
- 390 Komisjon tuletab meelde, et talle esitatud majanduslikud mudelid olid omavahel vastuolus. Oma analüüsile lisaks hindas komisjon Choi mudelit ja esitas selle VT-s võrdlusena. Ta ei saanud sellele mudelile tugineda, sest see sisaldas konfidentsiaalset teavet arvudest, mida ta ei saanud avaldada koondumise osalistele. Ta ei nõustunud ega lükanud tagasi Choi mudelit, mille ta võttis otsuses aluseks vaid kasumite lühiajalist optimeerimist puudutavate ahvatluste määratlemisel. Tema tegelik hinnang erines sellest mudelist, sest selles ei arvestata koondumise tagajärjel tekkiva üksuse strateegilist tahet ega juba varasemat turgu valitsevat seisundit. Strateegilise käitumise tähelepanuta jätmine on muu hulgas ühine nii Choi kui ka Nalebuff'i mudelitel, milles esitatakse vaid staatiline visioon. Neis kahes mudelis uuritakse, kas pakettmüük suurendab ettevõtja kasumit lühikese ajaga ja vähendab konkurentide kasumit, nii et ettevõtjal oleks ahvatlus seda võtet kasutada.
- 391 Komisjon leiab, et dünaamilise visiooni kohaselt oleks pakettmüük ahvatlev ka koondumise tagajärjel tekkivale üksusele, isegi kui tal tuleks lühiajaliselt loobuda kasumist. Komisjon ja Rockwell väidavad, et kui arvestada mootorite väärtust, oleks koondumise tagajärjel tekkiv üksus olnud ristsubsideerimise kasutamiseks ülisood-

sas olukorras, mis on strateegiline käitumine. Lisaks väidab komisjon, et koondumise tagajärjel tekkival üksusel oleksid tõepoolest majanduslikud eeldused ja ahvatlus kasutada turuvallutuslikke hindu. Komisjon leiab, et selline tegevus on äranimetatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 369.

392 Komisjon märgib, et ta uuris vaidlustatud otsuses, kas sellele sektorile omased tunnused muutsid võimalikuks ja kasulikuks sellise turult kõrvaldava tegevuse nagu seda on pakettmüük. Need tunnused tõendavad, et GE-l oleks olnud võimalus enda turgu valitsev seisund mootorite valdkonnas üle kanda Honeywelli juhtivale positsioonile ärilennukite mootorite ning avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete valdkonnas. Komisjon ei ole sellest selgelt väljakujundatud majandusteooriast kõrvale kaldunud.

393 Komisjon leiab, et ta vastas vaidlustatud otsuses Shapiro aruandes sisalduvatele vastuväidetele eelkõige põhjendustes 359–386, tuginedes eeskätt varasematele näidetele. Ta on seega poolte seisukohti täielikult analüüsinud.

394 Rolls-Royce leiab, et pakettmüügiteooria ei ole uudne ja et komisjon on seda juba kasutanud. Vaatamata GE poolse kriitika ebaselgusele kasutatud majandusmudeli kohta väidab Rolls-Royce, et Frontier Economics'i aruandest nähtub, et komisjon nõustub Choi ja Nalebuff'i mudelitega, või et need mudelid on omavahel kooskõlas, või et komisjon on tuginenud piisavalt empiirilistele tõenditele.

395 Komisjon väidab veel, et ta on täielikult arvestanud otsust AlliedSignal/Honeywell, kuid et selle otsuse järeldusi ei saa käesolevas asjas lihtsalt üle võtta. Käesolevat asja iseloomustab GE võimsus ja asjassepuutuvate toodete valik.

- 396 Rolls-Royce leiab, et on väga hästi tõendatud, et selles sektoris kaldutakse pakettmüügile ja et koondumisega loodaks selleks uusi võimalusi ja ahvatlusi.
- 397 Komisjon rõhutab seoses etteheidetud käitumisvõtete ja koondumise vahelise põhjusliku seose puudumisega, et koondumine tugevdab nende käitumisvõtete mõjusid omandatava tootevaliku ja GE võimsuse tõttu. Koondumise tagajärjel tekkival üksusel on võimsus tänu turgu valitsevale seisundile reaktiivmootorite turul see võimsus üle kanda Honeywelli täiendavate toodete turule, kus tal veel turgu valitsevat seisundit ei ole, ja kõrvaldada oma konkurendid. Turgude omadused võimaldavad sellist kõrvaldamist vähemalt osaliselt.
- 398 Komisjon toob veel mitmeid näiteid, millele on vaidlustatud otsuses viidatud seoses pakettmüügiga.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

Esialgused märkused

- 399 Komisjon märkis vaidlustatud otsuses põhiliselt, et erinevalt oma konkurentidest ühinemisel tekkival üksusel oleks koondumise tagajärjel võimalus pakkuda klientidele suuremõotmeliste kommertslennekite, suuremõotmeliste regionaallende teostavate lennukite ja ärilennukite jaoks tootepakette (packages), mis sisaldavad nii reaktiivmootoreid kui ka avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid. Ta leidis ka, et selline käitumine oleks selgelt ühinemisel tekkiva üksuse huvides ja see tõenäoliselt koondumise tagajärjel toimuks (vaidlustatud otsuse põhjendused 350–404, 412–

416, 432–434, 443 ja 444 ning põhjendused 445-458). Selle tagajärjel tekiks endisel Honeywellil turgu valitsev seisund avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel ja tugevneks GE turgu valitsev seisund eelkõige suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul (vaidlustatud otsuse põhjendus 458).

400 Komisjoni argument põhineb sellel, et ühelt poolt reaktiivmootorid ja teiselt poolt avioonikaga seotud ja mitteseotud tooted on üksteist täiendavad, sest kõik need tooted on lennuki ehitamiseks hädavajalikud. Lõppkliendil ehk lennuki kasutajal tuleb seega osta kõik otse või kaudselt nende tootjalt. Komisjon leidis vaidlustatud otsuses, et kõikide nende toodete kliendid on põhiliselt samad ja et tooteid saab seega müüa pakatina. Samuti sedastab komisjon, et hageja kontsern on majanduslikult väga tugev võrreldes nii tema peamiste konkurentidega reaktiivmootorite turgudel kui ka tema konkurentidega avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel (vt viimati nimetatud kohta vaidlustatud otsuse põhjendused 302–304, 323 ja 324; vt ka vaidlustatud otsuse põhjendus 398 jj). Ühinemisel tekkiv üksus suudaks seega vähendada avioonikaga seotud toodete ja mitteseotud toodete eest saadavat kasumimarginaali, et suurendada turuosa ja saada suuremaid kasumeid tulevikus.

401 Kõigepealt tuleb märkida, et ühinemisel tekkiva üksuses tulevase käitumise prognoos on hädavajalik tegur komisjoni käesolevas asjas tehtud pakettmüügi analüüsis. Asjaolust, et hageja ei tegutsenud avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel enne koondumist, ja asjaolust, et Honeywell ei tegutsenud suuremõotmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul, järeldub, et koondumisel ei oleks olnud üldse horisontaalset konkurentsivastast mõju eespool nimetatud turgudel. Koondumisel ei oleks seega põhimõtteliselt olnud üldse mõju neil turgudel.

402 Lisaks selles osas, kus komisjon prognoosis vaidlustatud otsuse põhjendustes 443 ja 444, et pakettmüük oleks mõjutanud ärilennukite reaktiivmootorite turgu, tuleb märkida, et hageja turuosa neil turgudel oli enne koondumist üksnes [10–20]% paigaldatud mootoripargist, samas kui Honeywelli turuosa oli [40–50]%, ja üksnes [0–10]% veel tootmises olevatele lennukitele paigaldatud mootoripargist, võrreldes Honeywelli [40–50]-lise turuosaga (vaidlustatud otsuse põhjendus 88). Seetõttu, isegi kui oletada, et oleks tõendatud, et ühinemisel tekkiv üksus suudaks pärast koondumist tegeleda mootorite ning avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete pakettmüügiga, tuleb sedastada, et koondumise ja selliste pakettpakumiste vahel ei ole üldse põhjuslikku seost, välja arvatud vähestel juhtudel, kui mootor oleks endise GE toode. Vaidlustatud otsusest ei nähtu ka, et emb-kumb koondumise osalistest toodaks mootoreid väiksemõõtmelistele regionaallende teostavatele lennukitele. Sellest järeldeb, et võimalik pakettmüük, millega ühinemisel tekkiv üksus saaks tegeleda regionaallende teostavate lennukite turul, puudutaks igal juhul üksnes regionaallende teostavaid suuremõõtmelisi lennukeid.

403 Komisjon leidis vaidlustatud otsuses, et on olemas üks turg igale avioonikaga seotud tootele, mis paigaldatakse kõigile regionaallende teostavatele lennukitele ja ärilennukitele, ning üks turg igale avioonikaga mitteseotud tootele, mis paigaldatakse kõigile lennukitele, sealhulgas suuremõõtmeliste kommertslennukitele. Seega ei saa tema arutluskäiguga, mis puudutab turgu valitseva seisundi tekkimist avioonikaga seotud erinevate toodete turgudel pakettmüügi alusel, nõustuda selliste avioonikaga seotud erinevate toodete turgude osas, mis paigaldatakse ärilennukitele ja regionaallende teostavatele lennukitele. Koondumisest tulenev pakettmüük — isegi kui oletada, et see tegelikult koondumise tagajärjel ilmneb — saab mõjutada vaid osa neist turgudest, ehk regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turge. Samuti on komisjoni põhjendused nõrgad, kuigi väiksemas ulatuses, seoses avioonikaga mitteseotud toodete turgudega, mille puhul komisjon määratles ühe turu igale erinevale tootele sõltumata sellega varustatava lennuki suurusest ja muudest omadustest.

404 Seetõttu võiks komisjoni pakettmüüki puudutava seisukohaga põhimõtteliselt nõustuda suuremõõtmeliste kommertslennukite sektoris, millele komisjon on

määratlenud erinevad turud nii reaktiivmootoritele kui ka igale avioonikaga seotud tootele.

405 Seoses koondumise võimaliku mõjuga suuremõõtmeliste kommertslennumarkide ja regionaalsete teostavate suuremõõtmeliste reaktiivmootorite ning suuremõõtmeliste kommertslennumarkide avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turudel tuleb uurida, kas komisjon on tõendanud, et ühinemisel tekkival üksusel ei oleks olnud vaid materiaalsed eeldused vaidlustatud otsuses kirjeldatud pakettmüügiga seotud võtteid kasutada, vaid ta oleks veenvate tõendite alusel tõenäoliselt neid võtteid pärast koondumist ka kasutanud, mistõttu oleks lähitulevikus tekkinud turgu valitsev seisund ühel või paljudel asjaomastel turudel või seda oleks tugevdatud (eespool punktis 58 viidatud kohtuotsus *Tetra Laval v. komisjon*, punktid 146–162).

406 Lisaks tuleb eristada, nagu hageja õigesti märgib, kolme nähtust, ehk puhast pakettmüüki (pure bundling), mille puhul müük seotakse üksnes kaubandusliku kohustusega osta kaks toodet koos või rohkem, tehniline pakettmüük (technical bundling), mille puhul müük seotakse toodete omavahelise tehnilise integratsiooniga, ja segapakettmüük (mixed bundling), mille puhul mitut toodet müüakse koos soodsamatel tingimustel, kui neid pakutaks eraldi ostmisel. Komisjoni analüüsi kõigi kolme asjassepuutuva pakettmüügi kohta käsitletakse edaspidi kolme erineva pealkirja all. Kõigepealt tuleks siiski uurida teatud praktilisi piiranguid, mis mõjutavad komisjoni pakettmüüki puudutavat arutluskäiku tervikuna ja mis nähtuvad vaidlustatud otsusest.

Pakettmüük üldiselt

407 Komisjoni pakettmüüki puudutava analüüsi puhul seisneb praktiline probleem selles, et erinevate reaktiivmootorite ning avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete lõppkliend ei ole alati sama.

- 408 Kui lennukitootja valib mootori ainuõiguse alusel, sest lennukitüüp on ühe hankeallikaga (sole source platform), on lennukitootja sisuliselt mootori tootja klient, ja olukord on sama avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-standardtoodete puhul. Sellisel juhul saab lennuettevõtja teha vaid otsuse lennuki ostmise või selle ostmata jätmise kohta.
- 409 Seevastu neil juhtudel, kui lennukitootja kiidab oma lennukitüübile heaks mitmeid reaktiivmootoreid, mille puhul on lennukitüüp mitme hankeallikaga (multi-source platform), valib lennuettevõtja mootori kättesaadavate mootorite hulgast, nagu ta teeb ka avioonikaga seotud ja mitteseotud BFE-toodete ja SFE-valiktoodete puhul. Eespool esitatust nähtub, et *a priori* on pakettmüük lennukitootjate seisukohast võimalik vaid „ühe hankeallikaga” lennukitüüpidele mõeldud GE reaktiivmootorite ja Honeywelli SFE-standardtoodete sidumisega ja lennuettevõtjate seisukohast vaid „mitme hankeallikaga” lennukitüüpidele mõeldud GE reaktiivmootorite ja Honeywelli BFE/SFE-valiktoodete sidumisega.
- 410 Nende sedastuste põhjal ei ole põhimõtteliselt võimalik kasutada puhast pakettmüüki muudel kui eespool nimetatud juhtudel, ehk see on võimatu sellistel juhtudel, kui mootorit valiv klient ja asjassepuutuva avioonikaga seotud või mitteseotud toodet valiv klient ei ole sama.
- 411 Vaidlustatud otsuses ei ole ka uuritud eespool punktis 408 nimetatud probleemi, mis seondub mitme hankeallikaga lennukitüüpidele mõeldud avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-standardtoodete müügi edendamiseks segapakettmüügi abil. Komisjon piirdub vaidlustatud otsuse põhjenduses 349 märkusega, et „GE ja Honeywelli toodete pakkumiste üksteist täiendav olemus, mis koos nende praeguse turuseisundiga annab ühinemisel tekkivale üksusele võimaluse ja majanduslikult põhjendatud ahvatluse teha pakettmüügi pakkumisi või ristsubsideerivaid toote-

müuke mõlemale kliendirühmale”, ja viitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 350 ja selle järgnevas põhjendustes ülejäänud osale oma analüüsist, mis puudutab SFE-valiktooteid ja BFE-tooteid.

- 412 Ühinemisel tekkival üksusel on ka raskusi BFE- või SFE-valiktoodete müügi edendamisel segapakettmüügi abil ühe hankeallikaga lennukitüüpidele, kuna ta on põhimõtteliselt kohustatud tarnima lennukitootjale oma mootori kindlaksmääratud hinnaga, sõltumata sellest, millise avioonikaga seotud ja mitteseotud BFE-toote lennuettevõtja on valinud.
- 413 Kuigi vaidlustatud otsuse põhjendusest 391 nähtub, et see, et mootorile on eelnevalt kindlaksmääratud hind, ei tähenda ilmtingimata seda, et segapakettmüük ei ole võimalik, vähendab see tõdemus siiski märkimisväärselt seda mootorit hõlmava paketi müügi võimalusi ja teeb selle ühinemisel tekkivale üksusele raskemini realiseeritavaks.
- 414 Lisaks on koondumise osalised haldusmenetluses viidanud praktilistele probleemidele, mis tulenevad sellest, et ühele lennukitüübile mõeldud mootorid valitakse uue lennuki väljatöötamisel põhimõtteliselt välja varem kui avioonikaga seotud ja mitteseotud tooted, isegi kui need oleksid SFE-tooted (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 371). Vastusena sellele kriitikale viitab komisjon vaidlustatud otsuses näidetele juhtudest, kus mootorid ning avioonikaga seotud ja mitteseotud tooted on valitud enam-vähem samal ajal (põhjendus 372), ja järeldab sellest, et „ei saa pidada õigeks näidet, et süstemaatilist valikuprotsessi ei ole võimalik kohandada ajagraafikule, mis võimaldaks [pakettmüüki]” (põhjendus 373).

- 415 Neist asjaoludest, mida komisjon on vaidlustatud otsuses tuvastanud ja mida hageja ei ole konkreetselt Esimese Astme Kohtus vaidlustanud, nähtub, et pakettmüük ei ole võimatu erinevate toodete valimisgraafiku tõttu. Selline kaubanduslik praktika ei kuulu siiski olemuselt asjaomaste turgude tavapärasesse toimimisviisi, mis tähendab täiendavat kaubanduslikku pingutust ettevõtjale, kes soovib panna kliendid seda täitma.
- 416 Kuigi need praktilised probleemid ei tee pakettmüüki võimatuks, suurendavad need siiski selle realiseerimisega seonduvaid probleeme ja muudavad pakettmüügi seetõttu vähem tõenäoliseks.

Puhas pakettmüük

- 417 Komisjon prognoosis puhta pakettmüügi puhul, et mootor või üks avioonikaga seotud ja mitteseotud tootest võiks olla siduv toode ehk hädavajalik komponent või vähemalt esmavalik, mida ühinemisel tekkiv üksus keelduks müümast teistest toodetest eraldi (vaidlustatud otsuse põhjendused 351 ja 415).
- 418 Kuna eespool eelkõige punktides 408–410 esitatud põhjustel on puhas pakettmüük võimalik üksnes juhul, kui kõigi toodete kliendid on samad, tuleb veel sedastada, et neil juhtudel, kus lennukitüüp on mootori osas „mitme hankeallikaga” ja kui asjassepuutuvad avioonikaga seotud tooted on BFE-tooted või SFE-valiktooted, on puhta pakettmüügi võimalus väga väike. Selline strateegia saab sundida avioonikaga seotud või mitteseotud BFE-toodet ostma ühinemisel tekkivalt üksuselt üksnes

juhul, kui lennuettevõtja eelistab tehnilistel või muudel põhjustel ühinemisel tekkiva üksuse mootorit. Tuleb märkida, et komisjon ei ole vaidlustatud otsuses konkreetselt uurinud, milliste lennukitüüpide ja/või milliste konkreetsete toodete osas oleks selline kaubanduslik strateegia saanud osutada tõhusaks.

419 Lisaks tuleb sellega seoses meelde tuletada eespool eelkõige punktis 362 märgitud puudust ehk seda, et komisjon ei ole uurinud koondumise mõjusid komisjoni määratletud avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete erinevatel turgudel. Kuna toote eelistused on sageli suhtelised ehk mitteabsoluutsed, oleks sellise uuringuga seoses olnud vajalik arvestada ka sellisest puhtast pakettmüügist põhjustatavaid kahjulikke kaubanduslikke tagajärgi, sest selline suhtumine võib nõrgendada ostja soovi osta ühinemisel tekkivalt üksuselt mootorit vaatamata tema eelistusele, mis võib selle mootori puhul olla väike. Kuna komisjon ei ole teinud vaidlustatud otsuses sellist üksikasjalikku uuringut, ei ole ta tõendanud, et ühinemisel tekkiva üksuse pakettmüügi seotud tegevus oleks olnud prognoositav nende juhtumite puhul, kus üks tema mitme hankeallikaga lennukitüübile paigaldatavatest mootoritest oleks siduv toode.

420 Komisjon ei ole toonud ühtegi konkreetset näidet prognoositud tulevases käitumisest seoses ainuõiguse alusel lennukitesse paigaldatud mootori võimaliku müügi sidumisega avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-toodetega. Ka sellisel juhul tähendab konkreetse turu-uuringu puudumine, et tema põhjendused ei ole piisavalt täpsed, et nende põhjal tehtud järeldus oleks põhjendatud. Kuigi komisjon on tuvastanud turgu valitseva seisundi olemasolu suuremõõtmeliste kommertslen- nukite mootorite turul, on ta ka leidnud, et turul on konkurents mingil määral säilinud, mistõttu olukord, kus ühinemisel tekkiv üksus „sunnib” lennukitootjaid valima avioonikaga seotud ja mitteseotud SFE-tooteid, põhjustaks talle kahjulikke kaubanduslikke tagajärgi, sest lennukitootja saaks teatavatel juhtudel valida teise tootja tooteid. Kuna komisjon ei ole seda võimalust vaidlustatud otsuses uurinud, ei ole ta tõendanud, et pakettmüük võimaldaks SFE-toodete paigaldamist suuremõõtmeliste kommertslen- nukitüüpidele.

- 421 Komisjon toob vaidlustatud otsuse põhjenduses 415 vaid ühe konkreetse näite pakettmüügi võimalusest, mille puhul iga endise Honeywelli avioonikaga seotud või mitteseotud toode võiks olla siduv toode ja sundida kliente ostma ühinemisel tekkiva üksuse mootorit. Ta märgib järgmist: „Näiteks selliste toodete müügil, mille puhul Honeywelli turuosa on 100% (näiteks EGPWS), suudab koondumistehingu tagajärjel tekkiv üksus seada müügi eeltingimuseks reaktiivmootori ostu. Asjassepuutuvate toodete saamiseks ei ole lennuettevõtjal muud võimalust, kui osta ühinemisel tekkiva üksuse pakutav mootor.” Komisjon ei ole nii kindel, et sarnast survet saab kasutada lennukitootjate suhtes, mistõttu ta piirdub põhjenduses 416 märkusega, et „GE võib ka tugevdada oma turgu valitsevat seisundit lennukitootjatele suunatud pakettmüügi või siduva müügiga”.
- 422 Tuleb märkida, et selle kohta komisjoni esitatud argumentis oletatakse, et ühinemisel tekkiv üksus võiks tegeleda kaubandusliku väljapressimisega klientidelt, keeldudes müümast avioonikaga seotud olulisi kuid vähese väärtusega tooteid, kui kliendid ei nõustu ostma tema reaktiivmootoreid. Isegi kui hageja klientide läbirääkimisvõime sellisele käitumisele vastuhakkamiseks on suuremõotmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul väike, olgu tegemist kas lennukitootjate või lennuettevõtjatega (vt eespool punkt 274 jj ning vaidlustatud otsuse põhjendused 224–228), ja koondumise tagajärjel ühinemisel tekkiva üksuse vastu oleks see veelgi väiksem, ei ole komisjon käesolevas asjas tõendanud, et kliendid kaotaksid igasuguse võime selliste võtete rakendamisele vastu hakata.
- 423 Komisjoni selle kohta eraldi nimetatud toote ehk EGPWS-i puhul nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 253–256, et on olemas muid tooteid, millega võib asendada endise Honeywelli tooteid. Komisjon sedastab, et ühtegi neist toodetest ei ole turul müüdnud märkimisväärses koguses, ja rõhutab, et Thalesi sõnul see, et tema tootel ei ole väljakujunenud mainet, on osutunud väga suureks takistuseks tema turule tulekul. Juhul kui ühinemisel tekkiv üksus võtaks kasutusele nii äärmusliku kaubandusliku teguviisi nagu puhta pakettmüügi, ehk ähvardaks tegelikult müügist keeldumisega, võiksid kliendid endise Honeywelli EGPWS-i asemel eelistada pigem teist, kuigi halvemat toodet, kui et nõustuda mootoriga, mis

ei ole nende valik. Komisjon oleks igal juhul pidanud seda võimalust uurima. Eelkõige ei lükanud ta siiski kõrvale seda võimalust, et kliendid valivad Universal Avionics'i TAWS-süsteemi (Terrain Avoidance Warning System), nagu tegi äriühing Airborne jaanuaris 2001, vaid on piirdunud märkusega, et Rockwell Collinsi sõnul ei teinud Universal Avionics temaga selle lepingu võitmiseks koostööd (põhendus 256). Sellel asjaolul ei ole tähtsust seisukohast, kas Universal Avionics'i toode on arvestatav alternatiiv Honeywelli tootele.

424 Vastavalt eespool punktis 58 viidatud kohtuotsusele Tetra Laval v. komisjon — mille Euroopa Kohus jättis apellatsioonistmes eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval muutmata —, oleks komisjon pidanud arvestama ka EÜ artiklis 82 sätestatud turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelu võimalikku hoiatavat mõju asjaomastele turgudele.

425 Kuna eespool kirjeldatud käitumine, mis oleks olnud käesoleval juhul vajalik puhtal pakettmüügil põhineva strateegia rakendamiseks, on kaubanduslikult äärmuslik võte, oleks komisjon pidanud arvestama võimalikku mõju, mis ühenduse õiguses sätestatud turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelul võib olla ühinemisel tekkiva üksuse tahte selliseid võtteid kasutada. Kuna ta ei ole seda teinud, on ta rikkunud õigusnorme, mille tulemusel on tema uuring moonutatud ja järelikult sisaldub selles ilmne hindamisviga.

426 Eespool esitatu põhjal ei ole komisjon tõendanud õiguslikult piisavalt, et ühinemisel tekkinud üksus kasutaks koondumise järgselt puhast pakettmüüki, ja tema sellekohane analüüs sisaldab mitmeid ilmseid hindamisvigu.

Tehniline pakettmüük

- 427 Komisjon tugineb tehnilise pakettmüügi puhul erinevate avioonikaga seotud toodete integreerumisele ja „elektrilisema lennukimootoriga” seotud projekti (More Electrical Aircraft Engine, vt vaidlustatud otsuse põhjendus 291) tulevasele arendamisele, kuigi ta ise möönab, et „otsest mootori ja süsteemi integreerumist ei ole veel toimunud”. Ta väidab, et tuleb järeldada, et selline integreerumine toimub seoses asjassepuutuva projektiga „lähitulevikus”, kuid ei esita selle programmi kohta üksikasjalikku teavet ega avalda tähtpäeva, mil see integreerumine tema sõnul lõpule viiakse. Ta tugineb üksnes selle projekti väljaarendamisele tulevikus, et järeldada, et Honeywelli kõrvaldamine potentsiaalse arenduspartnerina tugevdab üha enam hageja turgu valitsevat seisundit suuremõõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul (vaidlustatud otsuse põhjendused 417 ja 418).
- 428 Sellise võimaliku turuarengu lihtsast kirjeldusest ilma lühiülevaatedeta projekti üksikasjadest, mis teevad sellise arengu tõenäoliseks, ei piisa, et tõendada sellekohaste komisjoni argumentide põhjendatust.
- 429 Vastavalt eespool punktis 58 viidatud kohtuotsusele Tetra Laval v. komisjon (punkt 155 jj), mille Euroopa Kohus jättis apellatsioonistmes eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval muutmata (punkt 39 jj), tuleb komisjonil turgude tulevane areng tõendada veenvate tõenditega ja turu tulevast arengut puudutava piisava tõenäosusega, mitte üksnes prognoosida, et teatav käitumine võib lähitulevikus aset leida, vaid et see käitumine põhjustab lähitulevikus ka turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise, mida komisjon ei ole käesoleval juhul teinud. Kuna puudub üksikasjalik analüüs tehniliste seoste kohta ühelt poolt mootorite ja teiselt poolt avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete vahel, ega ka nende seoste tõenäolise mõju kohta sõltuvalt erinevate turgude arengust, vähendab seegi komisjoni argumendi usaldusväärsust. Ei piisa, et komisjon esitab mitmeid loogilisi, kuid hüpoteetilisi etappe, mille puhul ta kardab, et

käitumise rakendumisel oleksid kahjulikud tagajärjed konkurentsile paljudel erinevatel turgudel. Ta on hoopis kohustatud uurima just tõenäolist arengut kõigil turgudel, kus ta üritab tõendada teatatud koondumisest tuleneva turgu valitseva seisundi tekkimist või tugevnemist, ja esitada selle toetuseks veenvaid tõendeid.

- 430 Eespool esitatust tulenevalt ei ole komisjon tõendanud piisavalt, et ühinemisel tekkival üksusel oleks olnud materiaalselt võimalust siduda kohe koondumise toimumisel või lähitulevikus avioonikaga seotud ja/või mitteseotud toodete müük reaktiivmootorite müügiga tehniliste piirangute kehtestamise abil.

Segapakettmüük

- 431 Segapakettmüügi puhul tuleb märkida — lähtudes eespool punktides 408–411 seoses klientide isikusamasusega ja punktides 414 ja 415 seoses lennukite erinevate komponentide tellimise ajagraafikuga tehtud järeldustest —, et ühinemisel tekkiv üksus suudaks teatavatel juhtudel ja teatavate toodete puhul pakkuda paljude toodete osas madalamaid hindu tingimusel, et valitakse kõik need tooted. Ettevõtja võib põhimõtteliselt alati teha tervikpakkumise, mis hõlmab paljusid tooteid, mida tavapäraselt müüakse eraldi.

- 432 Sellisel pakkumisel on majanduslikke mõjusid turgudele üksnes siis, kui kliendid sellega nõustuvad, ja eriti, kui nad ei nõua pakkumises toodete ükshaaval eristamist. Komisjon oleks seega pidanud tõendama, et ühinemisel tekkiv üksus oleks suutnud nõuda oma klientidelt tervikpakkumisega nõustumist. Nagu eespool sedastatud, oleks komisjon pidanud tõendama ka tõenäosuse olemasolu, et ühinemisel tekkiv üksus kasutab pakettmüüki.

- 433 Tuleb meelde tuletada, et Esimese Astme Kohus on eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuses *Tetra Laval v. komisjon* andnud suhteliselt range vastuse küsimusele, milliseid tõendeid tuleb komisjonil esitada, kui ta põhistab oma analüüsi muu hulgas asjaolule, et ettevõtja võtab tulevikus omaks teatava käitumise, mille tulemusel tekib turgu valitsev seisund, ja järeldanud, et komisjon on sel juhul kohustatud esitama „veenvaid tõendeid” (vt eelkõige punkt 154 jj). Nagu Euroopa Kohus märkis, nõustudes apellatsioonimenetluses kohtuotsuse selle osaga, ei ole Esimese Astme Kohus mingil moel lisanud nõutava tõendamistaseme kohta käivat tingimust neid mõisteid kasutades, vaid on lihtsalt esile toonud tõendite peamise ülesande, mis seisneb veenmises, et väide või — nagu käesolevas kohtuasjas — koondumist käsitlev otsus on põhjendatud (eespool punktis 60 viidatud kohtuotsus komisjon *v. Tetra Laval*, punkt 41).
- 434 Komisjon on käesoleval juhul vaidlustatud otsuses kasutanud kolme liiki eraldi põhjendust tõenäosuse tõendamiseks, et ühinemisel tekkiv üksus kasutaks tegelikult segapakettmüüki.
- 435 Kõigepealt väidab ta, et tema prognoositud käitumisviisile analoogilisi käitumisviise on juba varem asjaomastel turgudel kasutatud, ja seda on teinud nimelt Honeywell (vt muu hulgas vaidlustatud otsuse põhjendused 361–370). Sellega seoses tuleb veel märkida, et komisjon peab selles osas asjakohaseks „Honeywelli võimsust [toodete] integreerimisel” (vaidlustatud otsuse põhjendused 289–292), ning „Honeywelli võimsust pakettmüügis” (vaidlustatud otsuse põhjendused 293–297).
- 436 Teiseks väidab ta seda, et väljakujunenud majandusteooriast, eelkõige „Cournot’ mõjudest” (vt muu hulgas vaidlustatud otsuse põhjendused 374–376) nähtub, et ühinemisel tekkival üksusel oleks majanduslik ahvatlus kasutada komisjoni prognoositud võtteid ja et puudub vajadus tugineda mingile erilisele majanduslikule mudelile.

- 437 Kolmandaks väidab komisjon, et ühinemisel tekkiva üksuse strateegiline eesmärk on suurendada enda võimsust erinevatel turgudel, kus ta tegutseb, ja kui arvestada seda tahet, oleks tema kasutatav pakettmüük majanduslikult ratsionaalne käitumine ja seega tõenäoline käitumine (vt eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendused 353, 379, 391 ja 398). Komisjon märkis kohtuistungil Esimese Astme Kohtu kirjalikule küsimusele vastamisel, et ta tugines enda sõnul hageja kaubanduslikust olukorrast ja ühinemisel tekkiva üksuse strateegilisest valikust tuleneva ahvatluse koosmõjule.
- 438 Neid kolme liiki põhjendusi, mida komisjon kasutas vaidlustatud otsuse selles osas, uuritakse järjekorras allpool.

— Varasemad võtted

- 439 Seoses varasemate võtetega tuleb kõigepealt märkida, et komisjoni toodud näited on seotud põhiliselt pakettmüügiga, millega väidetavalt tegeles Honeywell avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete puhul (vt eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendused 362–365 ja 367). Isegi kui oletada, et need näited on õiguslikult piisavalt tõendatud, ei ole need asjakohased, et tõendada tõenäosust, et ühinemisel tekkival üksusel tekiks koondumise järgselt võimalus teha pakettpakumisi mootoritele ning avioonikaga seotud ja mitteseotud toodetele ning kaubanduslik ahvatlus seda teha. On kindel, et mootori hind on märkimisväärselt suurem mis tahes avioonikaga seotud ja mitteseotud toote hinnast, mille tõttu on segapakettpakumiste kaubanduslik dünaamika väga erinev olenevalt sellest, kas tegemist on üksnes avioonikaga seotud ja mitteseotud tootega või nende toodete ja mootoriga. Seega ei saa tõendada näidete alusel, mis puudutavad üksnes avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid, et segapakettmüük, mis hõlmab ka reaktiivmootoreid, oleks rakendatav ja pärast koondumist ühinemisel tekkivale üksusele kaubanduslikult soodne.

- 440 Ainus komisjoni toodud konkreetne näide pakettmüügist, mis puudutab nii mootorit kui ka avioonikaga seotud/mitteseotud tooteid, on seotud [...], ärilennukiga (vt vaidlustatud otsuse põhjenduse 368). Komisjon nõustub siiski ka ise põhjenduse 368 viimases lauses, et asjaomane lennukitootja on [...]. See näide, sellisena nagu see on esitatud vaidlustatud otsuses, ei tõenda seega, et Honeywell suudab efektiivselt tegeleda pakettmüügi, mis hõlmab ärilennukite mootoreid ning avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid. Vastupidi, asjaolu, et [...], lükkab ümber komisjoni selle kohta esitatud argumendi.
- 441 Komisjon märgib veel vaidlustatud otsuse põhjendustes 366 ja 367, et Honeywelli võimalus tegeleda laialdaselt pakettmüügi, mis hõlmavad nii mootoreid kui ka avioonikaga seotud/mitteseotud tooteid, ilmnes alles hiljuti, eelkõige alates Honeywelli ja AlliedSignali 1999. aastal toimunud ühinemisest. Kuigi see asjaolu seletab, miks komisjon on suutnud leida sellise pakettmüügi kohta vaid ühe näite, ei saa see korvata veenvate näidete puudumist, mille põhjal Esimeses Astme Kohus saaks järeldada, et varasemad võtted tõendavad tulevikus sarnaste võtete kasutamise tõenäosust.
- 442 Lisaks on suuremõtmeliste kommertslennukite valdkonna, kus koondumine võimaldaks ühinemisel tekkival üksusel kasutada pakettmüüki esimest korda alles tulevikus, ja ärilennukite valdkonna vahel suured erinevused, eriti seetõttu, et suuremõtmelised kommertslennukid on mõnikord mootorite poolest „mitme hankeallikaga” lennukitüübid, mille puhul on mootoritootja kliendiks lennuettevõtja, samas kui ärilennukid on alati „ühe hankeallikaga” lennukitüübid, mille puhul kliendiks on lennukitootja.
- 443 Eespool toodust tulenevalt ei tõenda komisjoni toodud näited Honeywelli varasematest võtetest, et on tõenäoline, et ühinemisel tekkiv üksus tegeleks pärast

koondumist segapakettmüügiga, mis hõlmab esiteks endise GE reaktiivmootoreid ja teiseks endise Honeywelli avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid.

— Majandusanalüüsid

⁴⁴⁴ Hageja märgib seoses majanduslikke mudelid puudutavate komisjoni põhjenduste teise osaga, et komisjon on VT-s tuginenud Choi mudelile, mille kohaselt ühinemisel tekkiva üksuse taolisel ettevõtjal, kellel on suur tootevalik, oleks võimalus ja huvi segapakettmüügiga tegelemiseks. Ta väidab veel, et komisjon loobus seejärel sellest mudelist vaidlustatud otsuses. Komisjon väidab seevastu Esimese Astme Kohtus, et ta ei ole selle mudeliga nõustunud ega seda tagasi lükanud, vaid leiab, et ühinemisel tekkiva üksuse ahvatlus tegeleda pakettmüügiga pärast koondumist nähtub igal juhul vaidlustatud otsuse sisust (vt eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendused 374–376 seoses „Cournot’ mõjudega”).

⁴⁴⁵ Sellega seoses tuleb märkida, et komisjon kinnitas vaidlustatud otsuse põhjenduses 352, et tal ei olnud vaja tugineda mingile teatavale haldusmenetluses esitatud mudelile. Lisaks märkis ärakuulamise eest vastutav ametnik oma aruandes, et komisjon ei tuginenud enam oma otsuse projektis Choi mudelile.

⁴⁴⁶ Komisjon ei ole Choi mudelile viidanud ka vaidlustatud otsuses, välja arvatud kaudselt, kui ta märgib põhjenduses 352, et „erinevad majandusuuringud on põhjustanud teoreetilisi vaidlusi eelkõige seoses [segapakettmüügi] majanduslike mudelitega, mille on koostanud üks kolmandatest isikutest”. Hageja märgib vastupidi, et komisjon esitas VT-s Choi mudeli sisu üksikasjalikult ja viitas otseselt sellele mudelile kui tõendile, mis kinnitas tema väiteid ühinemisel tekkiva üksuse

tulevasest käitumisest ja selle majanduslikest tagajärgedest. Kuigi komisjon ei ole tunnistanud, et Choi mudelil tõendusjõud puudub, ei ole ta vaidlustatud otsuses ka sellele mudelile otseselt tuginenud. Seetõttu tuleb järeldada käesolevas kohtumenetluses, et vaidlustatud otsus ei tugine ühelegi majanduslikule mudelile, mis analüüsiks teavitatud tehingu tõenäolisi tagajärgi käesoleva asja konkreetsete andmete põhjal.

447 Seega tuleb uurida, kas sellise majandusliku mudeli puudumisel on komisjon siiski tõendanud, et ühinemisel tekkival üksusel oleks pärast koondumist ahvatlus tegeleda pakettmüügiga.

448 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 349–355, kus komisjoni toob välja mehhanismi, mille kohaselt pakettmüük tekitab turgu valitseva seisundi avioonikaga seotud ja mitteseotud turgudel, selgitab komisjon põhiliselt vaid põhjusi, mille tõttu ühinemisel tekkiv üksus suudaks tema sõnul pakettmüügiga pärast koondumist tegeleda. Otsuses viidatakse seoses SFE-standardtoodetega „uue üksuse võimele teha lennukitootjatele pakettpakumisi” (põhjendus 349). Seoses BFE-toodetega ja SFE-valiktoodetega kinnitab ta, et ühinemisel tekkival üksusel on võimalik „selliste tootepakettide pakkumine, mida ei ole enne koondumist kunagi turul pakutud ja millega ükski teine konkurent ei saa võistelda” (põhjendus 350), et ta saab „edendada Honeywelli BFE-toodete ja SFE-valiktoodete valikut müües neid osana suurest tervikust, mis sisaldab ka mootoreid ja GE pakutavaid kõrvalteenuseid” (põhjendus 350) ja et ta „saab määrata pakettpakumiste hinnad nii, et julgustab kliente ostma pigem GE mootoreid ning Honeywelli BFE-tooteid ja SFE-valiktooteid kui konkurentide tooteid (põhjendus 353).

449 Kohas, kus komisjon viitab põhjendustes 349–355 sellele, et ühinemisel tekkival üksusel oleks ahvatlus, mitte üksnes võimalus seda käitumisviisi rakendada, ei ole ta

esitanud ühtegi tõendit ega analüüsi, mis saaks tõendada tegelikku tõenäosust, et selline ahvatlus on pärast koondumistehingu toimumist olemas. Komisjon piirdub põhjenduses 349 kinnitusega, et „GE ja Honeywelli pakutavate toodete üksteist täiendav olemus koos nende praeguste vastavate seisunditega turul annab ühinemisel tekkivale üksusele võimaluse ja majanduslikult põhjendatud ahvatluse rakendada [pakett]pakkumisi või ristsubsideerida erinevate toodete müüki mõlemale kliendikategooriale”, selgitamata seejuures, miks ta leiab, et neist teguritest piisab selle ahvatluse põhjustamiseks. Ta märgib põhjenduses 354, et „koondumise tagajärjel tekkiva üksuse ahvatlus tegeleda pakettmüügiga võib muutuda lühikese või keskmise ajaga näiteks siis, kui töötatakse välja uue põlvkonna lennukitüüpe ja lennukite varustust”, kuid ei selgita siiski, millised oleksid selliste ahvatluste põhjused ja millised oleksid nendevahelised erinevused enne või pärast prognoositud arengut.

450 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 349–355 esitatud selgitustes ei tõendata, et ühinemisel tekkival üksusel oleks ahvatlus pärast koondumise toimumist pakettmüügiga tegeleda. Komisjon esitab siiski muid seisukohti pealkirja all „2) [Pakett]pakkumisi puudutavad poolte argumentid”. Selle pealkirja all on üks osa, mille pealkiri on „[Pakettmüügi] Cournot’ mõju”. Mõiste „Cournot’ mõju” on majanduslik teooria, mis kirjeldab sisuliselt eelseid, mida saab ettevõtja, kes müüb suurt tootevalikut võrreldes konkurentidega, kelle tootevalik on piiratud, sest kui ta pakub allahindlust kogu tootevalikule, vähendades samas kasumimarginaali, saab ta sellest käitumisviisist tervikuna ikkagi kasu, sest ta müüb enda tootevalikust kõiki tooteid suuremas koguses.

451 Komisjon vastab põhiliselt selle pealkirja all olevates põhjendustes 374–376 koondumisest teatanud poolte argumentidele, et „nende ahvatlus asjaomaste toodete hindade alandamiseks on väike, sest õhusõidukite nõudlus on mootorite ja komponentide hinna suhtes suhteliselt jäik ja seetõttu on lennukite tervikhind vaid üks paljudest teguritest, mis mõjutab lennuettevõtja otsust täiendava lennuki ostmisel”.

- 452 Komisjon märgib põhjenduses 375, et ta ei pea lennukite varustuse ja komponentide nõudlust täiesti „jäigaks”, mistõttu ta väidab põhjenduses 376, et iga üksiku ettevõtja nõudlus on igal juhul paindlik. Ta järeldeb sellest, et „isegi kui [pakettmüük] ei mõjutaks lennukite või mootorite ja komponentide nõudluse kogumahtu, tooks see kaasa nõudluse ümberjaotumise ja muudaks turuosa suhet koondumise tagajärjel tekkiva üksuse kasuks”.
- 453 Neist põhjendustest nähtub, et komisjoni sõnul oleks ühinemisel tekkival üksusel Cournot’ mõjude põhjal ahvatlus tegeleda segapakettmüügiga pärast koondumise toimumist vaatamata sellele, kas nõudlus lennukite varustavate toodete turgudel on jäik või mitte. Nagu Rolls-Royce’i käesolevas asjas palgatud nõustaja Frontier Economics kinnitab hagi lisatud konkurentsiväljaandes 2001. aasta augustist, eeldab Cournot’ mõjul põhinev tõendamine üksikasjalikku empiirilist analüüsi nii hinnaalanduste ulatuse ja prognoositud müügi muutuste kohta kui ka turul tegutsevate erinevate ettevõtjate kulude ja kasumimarginaalide kohta.
- 454 Lisaks tuleb märkida, et komisjon näib ise haldusmenetluses leidvat, et majandusanalüüs oli selliseks tõendamiseks vajalik. VT punktid 526–528 kattuvad vaidlustatud otsuse põhjendustega 374–376, välja arvatud osas, kus VT-s on joonealune märkus 175, millele viidatakse VT punkti 528 lõpule, kus komisjon märgib, et professor Choi töötas välja mudeli, milles analüüsitakse olukorda, kus asjaomaste toodete nõudlus on jäik; mudelist nähtub, et pakettmüügil võivad olla konkurentsivastased mõjud.
- 455 Hageja viitab veel teiste majandusteadlaste aruannetele, eelkõige professorite Nalebuff’i, Rey ja Shapiro aruannetele, mis on VT-le antud vastuse ja hagi lisad ja millest põhiliselt nähtub, et vastupidi professor Choi järeldusele ei oleks ühinemisel tekkival üksusel pärast koondumise toimumist tõenäoliselt ahvatlust tegeleda

segapakettmüügiga, vähemalt mitte märkimisväärselt. Professorid Nalebuff ja Rey kritiseerivad eelkõige professor Choi lähteoletusi, mis puudutavad turu olemust, ja professor Rey märgib muu hulgas, et Choi mudel võis viia ta oma parameetripiirangute tõttu erinevatele tulemustele vastavalt kasutatud lähteparameetritele.

456 Käesolevas kohtumenetluses ei ole vaja hinnata üksikasjalikult nende erinevate järelduste põhjendatust, mida erinevad majandusteadlased on teinud, ega professorite Nalebuff, Rey ja Shapiro uuringute suhtelist kaalu professor Choi uuringu suhtes, kuid nende põhjal saab järeldada, et küsimus, kas Cournot' mõju põhjustas käesoleval juhul ühinemisel tekkival üksusel ahvatluse tegeleda segapakettmüügiga, on vastuoluline teema. Järeldus, mille komisjon tegi sellise ahvatluse olemasolu tõenäosuse kohta, ei tulene kindlasti otseselt ja ilmtingimata Cournot' mõju majandusteooriast.

457 Lisaks teine seisukoht, mis on seotud pakettmüügi rakendamisviisidega, on käesoleval juhul vastuolus sellega, et komisjoni argumenti saab tõendada Cournot' mõju abil.

458 Hageja märkis sellega seoses õigesti nii haldusmenetluses kui ka Esimese Astme Kohtus, et Snecmal ei oleks olnud mingit huvi ohverdada osa kasumist hinnaalandusi tehes, et edendada endise Honeywelli toodete müüki, mistõttu CFMI mootoreid hõlmav segapakettmüük oleks olnud võimatu. Komisjon ei ole arvestanud vaidlustatud otsuses piisavalt kaubanduslikku mõju, mis oleks sellel asjaolul kindlasti olnud ühinemisel tekkiva üksuse ahvatlusele tegelda pärast koondumist pakettmüügiga, kui ta märgib vaidlustatud otsuse põhjenduses 393, et Snecmal, kes ei konkureeri GE-ga iseseisva mootoritootjana, ei ole mingit põhjust sellist tegevust toetada.

459 Juhul kui Snecma nõustub alandama CFMI mootori müügihinda, et suurendada kogumüüki, mis hõlmab mootorit ning ühinemisel tekkiva üksuse toodetud avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid, saaks ta sellest käitumisviisist kasu üksnes tema mootorite müügi suurenemise ulatuses. Seega puuduks Cournot' mõju, mis suurendab kogu tootevalikust saadavat Snecma kasumit. Kuigi Cournot' mõjuga seotud nähtus on komisjoni argumendi kohaselt tõend sellest, et on olemas ahvatlus pakettmüügiga tegelemiseks, tuleb sedastada, et need põhjendused ei õigusta vaidlustatud otsuse põhjenduses 393 tehtud järeldust, et Snecmal oleks sama kaubanduslik huvi kui ühinemisel tekkival üksusel.

460 GE-l tuleks näiteks põhimõtteliselt üksi rahastada mootori hinnaalandusi, mida klientidele pakutaks seoses CFMI mootorit hõlmava segapakett-pakkumisega. Teisisõnu summa, mis vastab sellise hinnaalanduse absoluutsele väärtusele, oleks pidanud vähendama CFMI mootori hinda umbes poole võrra GE osaluse tõttu ühisettevõttes, sest Snecmal puudub GE-ga võrreldav kaubanduslik huvi, et osaleda märkimisväärselt sellise hinnaalanduse rahastamises. Seega „hoob”, mis oleks ühinemisel tekkival üksusel suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul enda pakettmüügi edendamiseks, oleks põhimõtteliselt väiksem CFMI mootorite puhul kui GE üksi toodetud mootorite puhul.

461 Järelikult CFMI mootoreid hõlmavad segapakett-pakkumised oleksid ühinemisel tekkiva üksuse seisukohast olnud kaubanduslikult selgelt vähem kasulikud, kui siis, kui hageja oleks tootnud neid üksi. Isegi kui oletada, et Cournot' mõju oleks suudetud käesoleval juhul tõendada endise GE mootoreid hõlmavate segapakett-pakkumiste puhul, oleks olnud vajalik, et komisjon oleks teinud eraldi uuringu, milles oleks arvestatud eespool märgitud nähtust, et kontrollida, kas selline mõju oleks olnud olemas CFMI mootoreid hõlmavate segapakett-pakkumiste puhul.

462 Eespool esitatust tulenevalt ei võimalda vaidlustatud otsuses sisalduv komisjoni põgus viide Cournot' mõju mõistele järeldada, et oleks olnud tõenäoline, et ühinemisel tekkiv üksus oleks tegelenud segakettmüügiga pärast koondumise toimumist, sest puudub üksikasjalik majanduslik analüüs, milles seda teooriat kohaldataks käesoleva asjaga seotud asjaoludele. Komisjon oleks saanud seega esitada veenvaid tõendeid kooskõlas eespool punktis 58 viidatud kohtuotsusega Tetra Laval v. komisjon Cournot' mõjule tuginedes üksnes juhul, kui ta oleks tõendanud selle konkreetset kohaldatavust. Komisjon ei ole suutnud piisava tõenäosusega tõendada, kirjeldades lihtsalt majanduslikke tingimusi, mis tema arvates valitsevad turul pärast koondumise toimumist, et ühinemisel tekkiv üksus pärast koondumise toimumist segapakettmüüki kasutaks.

— Prognoositud käitumise strateegiline olemus

463 Kolmandaks väidab komisjon Esimese Astme Kohtus, et tema kirjeldust pakettmüügi ja selle tegeliku rakendamise tõenäosuse kohta tuleb tõlgendada nii, et ühinemisel tekkiv üksus kasutaks oma võimalust teha pakettpakumisi strateegilise „hoovana” eelkõige just konkurentide kõrvale tõrjumise eesmärgil. Hageja leiab, et vaidlustatud otsuse selline tõlgendus on „vastuvõetamatu”, sest tegemist on selgitusega, mis on esitatud esimest korda alles Esimese Astme Kohtus. Sisuliselt heidab ta komisjonile ette seda, et viimane üritab kohtumenetluse staadiumis oma põhjendusi muuta. Selle kohta piisab märkusest, et komisjon on kinnitanud vaidlustatud otsuses, et ühinemisel tekkiv üksus oleks kasutanud pakettmüüki strateegiliselt tulevikus enda konkurentide kõrvaldamiseks, muu hulgas ristsubsideerimise abil (vt eelkõige põhjendused 353, 379, 391 ja 398). Seetõttu tuleb uurida hageja esitatud teisi argumente.

464 Sellega seoses tuleb kõigepealt meelde tuletada, et eespool punktis 60 viidatud kohtuotsuses komisjon v. Tetra Laval sedastas Euroopa Kohus nagu ka Esimese

Astme Kohus, et kui komisjon tugineb tulevasele käitumisele, mida ühinemisel tekkiv üksus rakendab pärast koondumist, tuleb tal tõendada veenvate tõenditega ja piisava tõenäosusega, et selline käitumine tegelikult aset leiab (vt ka eespool punkt 64).

465 Käesoleval juhul on juba eespool punktis 462 (vt ka punkt 432) sedastatud, et komisjon ei ole tõendanud asjas esinevate objektiivsete kaubanduslike ja majanduslike asjaolude põhjal, et segapakettmüügiga tegelemine oleks pärast koondumist kindlasti olnud ühinemisel tekkiva üksuse huvides. Pärast koondumist oleks ühinemisel tekkival üksusel olnud kaubanduslikus mõttes võimalik teostada mitmeid erinevaid strateegiaid. Kuigi komisjoni prognoositud strateegiline valik oleks olnud üks võimalikest valikutest, oleks ka kasumite maksimeerimine lühikese aja jooksul, nii et igast tootest eraldi oleks saadud võimalikult suur kasumimarginaal, olnud üks võimalikest valikutest.

466 Kuna ühinemisel tekkiva üksuse majanduslik ahvatlus ei ole õiguslikult piisavalt tõendatud, oleks komisjon pidanud esitama vaidlustatud otsuses teisi asjaolusid, mille põhjal oleks saanud järeldada, et ühinemisel tekkiv üksus teeks sellise strateegilise valiku, et ta loobuks lühiajaliselt kasumist turuosa suurendamiseks konkurentide arvel eesmärgiga saada suuremaid kasumeid tulevikus. Vajadusel oleks sellisteks tõenditeks võinud olla näiteks sisedokumendid, mis tõendavad, et hageja juhatusel oli selline eesmärk ajal, mil esitati Honeywelli ostu pakkumine. Tuleb märkida, nagu mainib ka hageja oma sellekohastes argumentides, et komisjon ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis tõendaks, et ühinemisel tekkiv üksus teeks tegelikult sellise strateegilise valiku. Ta piirdub vaidlustatud otsuses kinnitusega, et ühinemisel tekkiv üksus oleks suutnud pakettpakumiste puhul välja pakkuda strateegilise hinna või kasutada ristsubsideerimist või et ta oleks neid võtteid tegelikult kasutanud, esitamata seejuures põhjuseid, mis seda argumenti õigustaks (vt eelkõige põhjendused 353, 379, 391 ja 398). Asjaolust, et ühinemisel tekkiv üksus oleks võinud sellise strateegilise valiku teha, ei piisa, et tõendada, et ta oleks ka tegelikult selle valiku teinud ja et selle tagajärjel oleks tekkinud erinevatel avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel turgu valitsev seisund.

- 467 Viimasena märkis komisjon Esimese Astme Kohtus, et hageja puhul tuli tema käitumise tõenäosuse hindamiseks arvestada prognoositud tulevase käitumise strateegilist eesmärki. Kuigi see argument võib selgitada asjaolu, et komisjon ei ole tuginenud konkreetsele majanduslikule mudelile, ei saa ta korvata tõendite puudumist argumendiga, et hageja tõenäoliselt otsustaks lähtuda kaubanduslikust poliitikast, millel oleks selline strateegiline eesmärk.
- 468 Tuleb lisada, et eespool punktis 58 viidatud kohtuotsuse Tetra Laval v. komisjon kohaselt oleks komisjon pidanud tegelikult arvestama hoiatavat mõju, mida oleks ühinemisel tekkivale üksusele avaldunud asjaolu, et turgu valitseva seisundi kuritarvitamise eest saab EÜ artikli 82 alusel määrata karistuse (vt eespool punkt 70 jj). Selle arvestamata jätmine vaidlustatud otsuses mõjutab seda enam tema hinnangut segapakettmüügi kohta.
- 469 Eespool toodust tulenevalt tuleb järeldada, et komisjoni põhjendustega, mis põhinevad „strateegilise” kaubanduspoliitika omaksvõtmisel tulevikus, ei saa nõustuda, sest selle poliitika elluviimise tõenäosuse kohta puuduvad veenvad tõendid.

Järeldus

- 470 Kõigest eespool esitatust tuleneb, et komisjon ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et ühinemisel tekkiv üksus oleks pärast koondumise toimumist hakanud tegelema pakettmüügiga, mis oleks sisaldanud nii endise GE mootoreid kui ka endise Honeywelli avioonikaga seotud ja mitteseotud tooteid. Sellise müügi puudumisel ei ole asjaolu, et sellel üksusel oleks olnud suurem tootevalik kui tema konkurentidel, iseenesest piisav põhjendus, et järeldada, et tal oleks tekkinud või tugevnenud turgu valitsev seisund erinevatel asjaomastel turgudel.

- 471 Eelmises punktis esitatud järelduse tõttu ei ole vaja uurida hageja argumente, mis puudutavad komisjoni tuvastatud konkurentide kõrvaldamist turult, sest pakettmüüki puudutavad komisjoni järeldused on igal juhul tõendatud ebapiisavalt.
- 472 Samuti ei ole vaja uurida seda, kuidas komisjon on käsitlenud kohtuasja seda aspekti puudutavaid kohustusi, eelkõige seda, et komisjon on tagasi lükanud pakettmüüki puudutava tegevusega seotud väljapakutud kohustuse. Kuna ei ole vaja uurida ka struktuurilisi kohustusi, mis mõjutaksid Honeywelli tegevust erinevatel avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel, ega GECAS-e tulevase tegevusega seotud kohustust (eespool punkt 365), ei oma enam tähtsust see, kumba kohustuste seeriat oleks komisjon pidanud arvestama. Nagu eespool punktis 50 on märgitud, erinesid kaks kohustuste seeriat üksnes koondumisest teatanud poolte väljapakutud kohustuste kahe aspekti poolest.
- 473 Tuleb järeldada, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea, kui ta leidis, et ühinemisel tekkiva üksuse pakettmüügiga tegelemine tulevikus põhjustab turu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel, või GE-I juba eelnevalt olemasoleva turu valitseva seisundi tugevnemise suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turgudel.

E — *Horisontaalsed kattumised*

- 474 Hageja leiab seoses vaidlustatud otsuse põhjendustega, mis puudutavad koondumise osaliste toodete horisontaalset kattumist regionaalsete teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite, ärilennukite mootorite ning meresõidukite väikeste

gaasiturbiinide osas, et komisjon on vääralt järeldanud, et tekivad või tugevnevad turgu valitsevad seisundid, millel on konkurentsivastased mõjud.

1. *Regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorid*

⁴⁷⁵ Hageja sõnul sisaldab komisjoni analüüs, mis puudutab regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite horisontaalset kattumist, kahte põhilist viga, millest esimeseks on järeldus, et hageja regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorid ja Honeywelli reaktiivmootorid konkureerivad samal turul, ja teiseks vaieldamatuks veaks on koondumise mõjude ebaõige hindamine selliste reaktiivmootorite turule.

a) Poolte argumendid

Turu määratlus ja asjaomasel turul juba eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund

⁴⁷⁶ Hageja sõnul ei olnud tal regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turul enne koondumist turgu valitsevat seisundit.

⁴⁷⁷ Ta tuletab meelde, et asjaomase turu õige määratlemine on vajalik eeltingimus, et hinnata ükskõik millise koondumise mõju konkurentsile (31. märtsi 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-68/94 ja C-30/95: Prantsusmaa jt v. komisjon,

EKL 1998, lk I-1375). Vastavalt komisjoni teatisele asjaomase turu mõiste kohta ühenduse konkurentsioiguses (EÜT 1997 C 372, lk 5, punkt 13, edaspidi „asjaomase turu mõiste teatis”) on olulised tegurid, mida turu määratlemisel arvestatakse, nõudluse asendatavus ja pakkumise asendatavus, mida tuleb tõendada empiiriliste tõenditega. Käesolevas asjas ei ole komisjon nimetatud teatise sätteid kohaldanud.

478 Nagu komisjon on sedastanud Engine Alliance’i otsuses seoses lennukite mootoritega, esindab iga „mootoriperekond” üldiselt ainulaadse tõukejõu, kaalu ja muude mootori toimimisega seotud omaduste kogumit, mis teeb selle sobivaks teatud lennukitüübile. GE lennukimootorid on märkimisväärselt võimsamad, raskemad ja keerukamad kui Honeywelli mootorid.

479 Ainus asjaolu, mille põhjal võiks oletada, et GE ja Honeywelli mootorid on üksteisega asendatavad, on see, et teatavad Honeywelli mootoritega varustatud Avro ostjad saaksid osta teisi lennukeid, millel on GE mootor. Selline „teise taseme” kaudne asendatavus eeldab, et komisjon selgitaks seda uut metodoloogiat, miks teise taseme asendatavus on märkimisväärne ja kuidas see põhjustaks konkurentide kõrvaldamise. Lisaks tuli komisjonil esitada vastavalt komisjoni teatisele asjaomase turu mõiste kohta empiirilisi tõendeid sellise asendatavuse kohta, mida käesoleval juhul tehtud ei ole.

480 Hageja väidab, et turuosadest on igal juhul vähe kasu turgu valitseva seisundi hindamisel regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turul, kus toimuvad avalikud hanked. Ta väidab, et tal ei olnud asjaomasel turul enne koondumist turgu valitsevat seisundit, sest ta ei suutnud siis käituda konkurentidest sõltumatult.

481 Komisjon tuletab meelde otsuses tehtud järeldust, mille kohaselt GE-1 on regionaalende teostavatele suuremõõtmeliste lennukitele paigaldatud mootorite ja täitmata tellimuste põhjal turgu valitsev seisund. GE-1 ja Honeywellil oleks ühiselt turuosa, mis moodustaks veel kasutusse võtmata lennukite mootoripargi tervikuna ja [90–100]% paigaldatud mootoritest. Sellise monopoli või peaaegu monopoliga ei suudetaks tulevikus võidelda just puhta või tehnilise pakettmüügi tõttu.

Koondumise mõjud asjaomasel turul

482 Hageja leiab, et isegi kui oletada, et regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorid konkureerivad ühel turul, on komisjon nõustunud, et olemasolevate lennukitüüpide puhul on „koondumise tagajärjel tekkinud turuosa suurenemine suhteliselt väike” (vaidlustatud otsuse põhjendus 429). Komisjon on aga vastuoluliselt väitnud, et koondumine takistaks hinnakonkurentsi. Ta ei too siiski ühtegi näidet GE ja Honeywelli mootorite vahelisest konkurentsisist ega tõendeid koondumise mõjude kohta turul, kuigi Avro toodang ei ole suurem kui 20 Honeywelli mootoritega varustatud ühikut aastas.

483 Asjaolud, millele komisjon on tuginenud, ei ole hageja sõnul asjakohased. Sellest turuseisundist saadavad tulud on väiksed Avro väikse toodangu tõttu. Tuginedes GE Capitali ja GECAS-e olemasolule, on komisjon põhjendanud oma järeldust selliste asjaoludega, mida ta kasutas nii turgu valitseva seisundi olemasolu tõendamiseks, kui ka selle seisundi tugevnemise tõendamiseks.

484 Komisjon ei esita seoses tulevaste lennukitüüpidega ühtegi tõendit konkurentsi nõrgenemise kohta. GE ja Honeywell ei konkureeri üksteisega juba praegu. Teisalt oleksid Rolls-Royce ja P & W usutavalt konkurendid, nagu tõendavad näited, mis

puudutavad lennukeid AI(R), Embraer ja Fairchild Dornier. Sellega seoses komisjon üksnes kordas pakettmüüki, ristsubsideerimist ja vertikaalset integreerumist puudutavaid argumente.

485 Komisjon leiab, et reegel, mille kohaselt tarnitakse mootoreid asjaomasel turul ainuõiguse alusel, ei takista mootoritootjate vahelist konkurentsi lõppostjate suhtes. Mootoritootjatel tuleb edendada enda mootoritega varustatud lennukitüüpide müüki, eelkõige esitledes võimsaid mootoreid ja tehes soodsaid pakkumisi varumootoritele või järelturu toodetele ja teenustele. Koondumine kaotaks sellist liiki konkurentsi. Avro täitmata tellimuste vähesus ei tähenda seda, et kogu teise taseme konkurents turult kindlasti kaoks.

486 Nagu vaidlustatud otsuses on märgitud, kõrvaldaks koondumise tagajärjel tekkiva üksuse rahaline võimsus ja vertikaalne integreerumine Rolls-Royce'i ja P & W asjaomaselt turult, sest sellega vähendataks nende tahet tulla turule, kus nad veel ei tegutse.

Regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootoreid puudutava struktuurilise kohustuse tagasilükkamine

487 Hageja märgib, et vaatamata erimeelsustele komisjoniga, pakkusid koondumise osalised välja Honeywelli tegevuse võõrandamise praeguste ja tulevaste Avro-seeria lennukite mootorite tootmise osas. Komisjoni selle kohta vaidlustatud otsuses esitatud märkused on täiesti põhjendamata.

488 Komisjon märgib, et eelkõige käesolevas kontekstis GE kriitika, mis puudutab kohustuste tagasilükkamist, piirdub vaid argumentidega, ja nende põhjal ei saa teha järeldust vaidlustatud otsuse kehtivuse kohta.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

Turu määratlus

489 Kõigepealt tuleb märkida, et küsimus, kas nõuetekohaselt tõendatud või vaidlustamata asjaolude alusel on ettevõtjal turgu valitsev seisund teataval turul, on vastavalt eespool punktis 62 ja järgmistes punktides viidatud kohtupraktikale majandusliku hinnangu küsimus, mille puhul komisjonil on lai kaalutusõigus. Sellega seoses tuleb Esimese Astme Kohtul vaid kontrollida, et asjaomane majanduslik hinnang ei oleks ilmselgelt väär.

490 Komisjonil puudub seevastu kaalutusõigus faktilisi asjaolusid puudutavate küsimuste osas. Sellega seoses tuleb veel märkida, et kui hageja vaidlustab vaidlustatud otsuses sisalduvate faktilisi asjaolusid puudutavate argumentide õigsust, ei saa komisjonile põhimõtteliselt ette heita, et ta vastab faktide vaidlustamisele selle argumendi õigsuse kohta tõendite esitamisega Esimese Astme Kohtule, tingimusel et vaidlustatud otsuses esitatud faktilisi asjaolusid sellega ei muudeta.

491 Käesoleval juhul tuleb seega uurida hageja argumente, millega ta vaidlustab regionaalsete teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite turu määratluse, mille komisjon on vaidlustatud otsuses esitanud, et teha kindlaks, kas need argumendid on piisavad, et tõendada faktiviigade või ilmse hindamisvea olemasolu.

492 Komisjon märgib vaidlustatud otsuse põhjenduses 9, kus ta kirjeldab reaktiivmootorite turgude struktuuri üldiselt, et konkureeritakse kahel tasandil: esiteks siis, kui mootoritootjad konkureerivad, et saada heakskiit teatavale väljatöötatavale lennukitüübile (edaspidi „esimese tasandi konkurents”), ja teisalt siis, kui lennukitüüpe ostvad lennuettevõtjad valivad ühe pakutavatest heakskiidetud mootoritest või kui lennuettevõtjad otsustavad osta lennuki, milles kasutatakse erinevaid mootoreid (edaspidi „teise tasandi konkurents”). Esimesel juhul konkureerivad mootoritootjad tehnilisel ja kaubanduslikul tasandil, et varustada teatavat lennukitüüpi mootoriga, ja tuleb märkida, et sellise konkurentsi olemasolu sõltub põhiliselt pakkumise asendatavusest. Teisel juhul konkureerivad mootorid samuti tehnilisel ja kaubanduslikul alusel, et osutada valituks lennuettevõtja poolt, ja seetõttu sõltub konkurents hoopis nõudluse asendatavusest.

493 Käesoleval juhul on kindel, et iga lennukitüüp, mida komisjon peab kuuluvaks regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turule, on saadaval varustatuna üheainsa mootoritüübiga, mistõttu lennuki lõppostjal puudub otsene ja sõltumatu võimalus reaktiivmootorit valida, sest see valik on lahutamatu seotud lennuki valikuga. Seetõttu tuleb sedastada, et eelmises punktis nimetatud teise tasandi konkurents võib eksisteerida asjaomasel turul üksnes kaudselt, sest erinevate reaktiivmootoritega varustatud lennukid konkureerivad omavahel.

494 Komisjon sedastab sellega seoses põhjenduses 9, et reaktiivmootor ja lennuk on teineteist täiendavad tooted, sest kummagi müük ilma teiseta ei ole ilmselgetel põhjustel kasulik. Ta märgib, et reaktiivmootorite turgu määratledes tuleb arvestada lennukiturul valitsevat konkurentsi. Komisjon on järelikult määratlenud õhusõidukite mootorite turge vastavalt lennukite, millele need on paigaldatud, erinevatele turgudele, ja lennukite turud on omakorda määratletud vastavalt nende kasutamiseesmärgile (vaidlustatud otsuse põhjendus 10).

495 Selleks on komisjon võtnud arvesse lennuki kolme põhilist omadust, nimelt istekohtade arvu, lennuulatust ja hinda. Kõigepealt on ta määratlenud regionaal- lende tegevad lennukid lennukitena, millel on 30–90 istekohta („ja rohkem”) ja mille lennuulatus on alla 2000 meremiili ning hind üle 30 miljoni Ameerika Ühendriikide dollari (vaidlustatud otsuse põhjendus 10). Seejärel määratleb ta kaks eraldi turgu selle kategooria sees, ehk regionaalende teostavate väiksemõõtmeliste 30–50 istekohaga lennukite turud ja regionaalende teostavate suuremõõtmeliste 70–90 istekohaga ja rohkem lennukite turud, kuna „nende kahe [regionaalende teostavate] lennuki liikide erinevate istekohtade arvu, suuruse, lennuulatuse ja järelikult kasutuskulude (ehk istekoha-kilomeetri kulu) tõttu on neil erinevad kasutusees- märgid ning nad ei ole üksteisega asendatavad” (vaidlustatud otsuse põhjendus 20).

496 Hageja väidab ja komisjon ei ole seda vaidlustanud, et tema reaktiivmootorite võimsus on nii erinev Honeywelli reaktiivmootorite tõukejõust, et mis tahes otsene esimese tasandi konkurents mootori tarnimisel sama projektiga lennukitüübile ei oleks võimalik, sest tema mootorid sobivad kahemootorilistele lennukitele ja Honeywelli mootoreid saab kasutada vaid neljamootorilistel lennukitel.

497 Tuleb siiski märkida, et kuigi lennukitootja ei saa enam mootorit valida pärast seda, kui ta on valinud kahe- või neljamootorilise lennukitüübi vahel, nähtub vaidlustatud otsusest, et need kaks valikut olid konkreetsetel olemas regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turul, nagu komisjon on seda määratlenud. Arvestades selle valikuvõimaluse olemasolu, oli hageja ja Honeywelli mootorite vahel ilmtingimata teataval tasemel asendatavus pakkumise tasandil, tingimusel, et lennukitootja, kes soovis välja töötada uue mootoritüübi, pidi tegema sellise valiku lennukitüübi väljatöötamise varases etapis. Komisjon ei ole igal juhul kinnitanud vaidlustatud otsuses ega Esimese Astme Kohtus, et hageja ja Honeywelli vahel oli otsene esimese tasandi konkurents sama projektiga lennukitüübi mootoritega varustamiseks. Järelikult, isegi kui nõustuda hageja argumendiga, mis puudutab otsese esimese tasandi konkurentsi puudumist, ei mõjuta see mingil viisil vaidlustatud otsuse õiguspärasust.

- 498 Seetõttu on oluline uurida, kas hageja on tõendanud, et komisjon on teinud faktimea või ilmse hindamisvea, kui ta tugines eespool nimetatud teise tasandi kaudse konkurentsi mõistele, ehk GE mootoriga ja Honeywelli mootoriga varustatud lennukite vahelisele konkurentsile, et teha järeldus nende reaktiivmootorite omavahelise konkurentsi olemasolu kohta.
- 499 Hageja esitab kaks eraldiseisvat argumentatsiooni, et vaidlustada komisjoni argumenti seoses sellel turul reaktiivmootorite vahelise väidetava teise tasandi kaudse konkurentsi olemasoluga. Esiteks väidab ta, et see komisjoni argument jääb väljapoole asendatavuse tavapärasest uurimist. Komisjon oleks seega pidanud esitama selle uue metodoloogia ja täpselt selgitama, miks see teise tasandi asendatavus on märkimisväärne ja kuidas põhjustaks see konkurentide kõrvaldamise. Teiseks, isegi kui oletada, et teise tasandi konkurent on olemas, ei ole komisjon tõendanud vaidlustatud otsuses, et lennukid, millele on paigaldatud GE mootorid, oleksid faktiliste sündmuste toimumise ajal konkureerinud selliste lennukitega, millele olid paigaldatud Honeywelli mootorid.
- 500 Tuleb järeldada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 9 sisalduv kirjeldus (vt eespool punktid 492 ja 494) on käesoleva asja asjaolusid arvestades olnud piisav kirjeldus komisjoni argumentidest. Komisjon on rõhutanud, et mootoritootjad konkureerivad konkurentsi teisel tasandil „tehnilistel ja kaubanduslikel tingimustel, et osutada lennuettevõtja poolt valituks”. On ilmne, et kui lennuki olulise osa, nagu seda on sellele paigaldatud mootor, tehniline võimsus on selgelt parem samasse kategooriasse kuuluvatele teist liiki lennukitele paigaldatud mootori võimsusest, on esimesena nimetatud lennukil põhimõtteliselt teiste ees konkurentsieelis.
- 501 Samuti on mootori hind tegur, mis võib mõjutada lennuki tervikhinda, ja komisjon on otseselt märkinud, kui ta kirjeldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 429 koondumise mõju konkurentsile regionaallende teostavate suuremõõtmeliste

lennukite reaktiivmootorite turul, et GE ja Honeywelli ühinemine tähendab, et „kliendid ei saa enam kasu tarnijate vahelisest hinnakonkurentsist (näiteks hinnaalanduste vormis)”.

502 Hageja on vaidlustanud mootoritootjate hinnakonkurentsi võimaluse regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turul ja tuletab meelde, et lõpliku hinna kogu lennukitüübile/mootorile kinnitab lennukitootja. Komisjon on siiski märkinud vaidlustatud otsuse põhjenduse 391 esimeses lauses, mis sisaldub nii regionaalende teostavate suuremõõtmeliste kui ka suuremõõtmeliste kommerts-lennukite pakettmüüki käsitlevas vaidlustatud otsuse osas, et isegi siis, kui ei ole võimalik valida mootorit teatavale lennukitüübile, millega on alati tegemist regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite puhul, on mootoritootjal võimalus alandada mootori või sellega seotud müügijärgse teenuste hinda, et edendada lennukitüübi/mootori müüki tervikuna.

503 Vastates ühele Esimese Astme Kohtu kirjalikule küsimusele, millega taheti tegelikult kontrollida, kas põhjenduses 391 nimetatud hinnaalanduste andmise võimalus on olemas, esitas komisjon kohtuistungil kolm hageja ettevõtte sisedokumenti, mille viitenumbrid on 120-CID-000167, 334-DOC-000827 ja 321-DOC-000816. Tuleb rõhutada, et need kolm dokumenti kinnitavad komisjoni argumenti, mis puudutab teise tasandi reaktiivmootoritevahelise konkurentsi olemasolu.

504 Eelkõige märgitakse dokumendis 321-DOC-000816 ühe GE mootoriga varustatud regionaalende teostava suuremõõtmelise lennuki kohta, et see oli [...]. Seega tuleb sedastada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 9 komisjoni kirjeldatud teise tasandi konkurents, eelkõige hinnakonkurents, oli tegelikult olemas reaktiivmootorite turgudel üldiselt ja eriti regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turul, kuigi kummalgi lennukitüübil on vaid üks mootor.

- 505 Sellega seoses tuleb tagasi lükata argumendid, mille hageja on esitanud 8. juunil 2004 suulise menetluse uuendamise taotluses ja mida ta on korranud 21. juuli 2004 märkustes, mille kohaselt eespool punktis 503 nimetatud kolm dokumenti on tõenditena vastuvõetamatud. Kõigepealt tuleb märkida, et hageja ei ole vaidlustanud nende dokumentide esitamist kohtuistungil ja seega ei ole vaidlustatud nende lisamist toimikusse. Lisaks on Euroopa Kohus juba leidnud, et sellega, et Esimese Astme Kohus arvestab vastuseid, mille üks pool on andnud küsimustele Esimese Astme Kohtu kodukorra artikli 64 lõikes 3 sätestatud menetlust korraldava meetme raames, ei rikota kodukorra artiklit 48, kui teisel poolel on vajadusel olnud võimalik võtta nende asjaolude suhtes kohtuistungil seisukoht (vt selle kohta 14. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-259/96 P: nõukogu v. De Nil ja Impens, EKL 1998, lk I-2915, punkt 31). Käesoleval juhul on võistlevuse põhimõtet järgitud, sest hageja on saanud kommenteerida neid asjaolusid mitte üksnes kohtuistungil, vaid kirjalikult pärast seda, kui suuline menetlus vastavalt tema enda taotlusele uuendati.
- 506 Hageja väidab siiski, et neid dokumente ei olnud komisjoni toimikus, millega tal oli võimalik tutvuda, ja viitab 25. oktoobri 1983. aasta otsusele kohtuasjas 107/82: AEG v. komisjon (EKL 1983, lk 3151, punktid 22–25), mille põhjal ta järeldab, et need asjaolud tuleb järelilikult tähelepanuta jätta. Sellega seoses tuleb märkida, et komisjon viitas 17. septembri 2004. aasta märkustes toimiku leheküljenumbriks, kus iga viidatud dokument asus, ja esitas lisana väljavõtteid dokumentide loetelust, millega anti võimalus tutvuda. Ta märkis veel, et neist dokumentidest kahte, mille viitenumbrid on 120-CID-000167 ja 321-DOC-000816, on juba otseselt nimetatud VT-s. Seetõttu tuleb tagasi lükata hageja argument, et need kolm dokumenti haldusmenetluse toimikust puudusid.
- 507 Ka ei muuda seda analüüsi kaheldavamaks hageja 15. oktoobri 2004. aasta viimases märkuses esitatud argument, mis puudutab asjaolu, et komisjon on teavitanud märkega „P”, et komisjonile olid need dokumendid esitanud koondumise osalised ise, kuigi tegelikult pidi need komisjonile esitama Ameerika Ühendriikide Justiitsministeerium. Komisjon märgib, et koondumise osalised ei ole temalt

palunud, et nende dokumentide koopiad neile edastataks. Tuleb märkida, et hageja oleks võinud nende esitamist paluda, kui ta oleks seda soovinud, sest need sisestati haldustoimikusse kuuluvate dokumentide loetellu, millega pooled võivad tutvuda.

508 Need kolm dokumenti on igal juhul hageja sisedokumentid, millest ta ei saa olla mitteteadlik. Oleks ebaloogiline tuvastada kaitseõiguste rikkumine või keelata komisjonil poole teatavate sisedokumentide esitamine Esimese Astme Kohtus põhjusel, et komisjon ei ole esitanud sellele poolele koopiaid tema enda dokumentidest.

509 Kuna komisjon viitab neile kolmele dokumendile puhtalt faktilisi asjaolusid puudutavas küsimuses, ehk selles osas, kas lennukitootja kinnitab lennuki hinna mootori hinnast sõltumatult või, nagu komisjon on väitnud vaidlustatud otsuses, on mootoritootjal veel võimalus pakkuda hinnaalandusi lennukite müügi ja seega neile paigaldatud mootorite müügi edendamiseks, tuleb järeldada, et tal oli õigus esitada need asjaolud Esimese Astme Kohtus, et vastata hageja asjassepuutuvate faktiliste asjaolude vaidlustamisele (vt selle kohta eespool punkt 490).

510 Eespool esitatu põhjal ei ole komisjon teinud faktiviga ega ilmset hindamisviga, kuna ta tugines regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turu määramisel reaktiivmootorite teise tasandi konkurentsi olemasolule nimetatud mootoritega varustatud lennukite vahelise konkurentsi tõttu.

511 Hageja viitab eespool punktis 499 nimetatud argumentide teises osas sellele, et kaalutusõigus, mis on komisjonil turgude määramisel, on piiratud esiteks tema enda varasema otsustuspraktikaga, eelkõige Engine Alliance'i otsusega, ja teiseks

asjaomase turu mõiste teatisega, mille ta on avaldanud. Põhjendus, mille alusel komisjon on järeldanud, et lennukid, millel on GE mootor, ja lennukid, millel on Honeywelli mootor, konkureerivad samal turul, on hageja sõnul vastuolus kahe nimetatud otsusega.

- 512 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole õigustatud, et ettevõtjad rajavad õiguspärase ootuse sellele, et säilib varasem otsustuspraktika, kuna seda võivad ühenduse institutsioonid oma kaalutusõiguse raames muuta (vt eespool punktid 118 ja 119 ning neis viidatud kohtupraktika).
- 513 Kuna hageja viitab sellega seoses 14. veebruari 1990. aasta otsuse kohtuasjas C-350/88: Delacre jt v. komisjon (EKL 1990, lk I-395) punktile 15, et kinnitada argumenti, mille kohaselt komisjonil on eriline põhjendamiskohustus, kui ta kaldub kõrvale varasemast otsustuspraktikast, on piisav meelde tuletada, et see punkt, nagu ka 26. novembri 1975. aasta otsus kohtuasjas 73/74: Fabricants de papiers peints v. komisjon (EKL 1975, lk 1491, punkt 31), on seotud erandiga, kus komisjon oma praktikast muudab, üldisest reeglist, mille kohaselt võib komisjon otsust, mis vastab tema väljakujunenud otsustuspraktikale, põhjendada kokkuvõtvalt. Kuigi komisjonil tuleb sellist otsust otseselt põhjendada, ei saa sellest kohtupraktikast järeldada, et komisjonil tuleb lisaks sellele, et ta põhjendab otsust asja toimikus sisalduvate dokumentide põhjal, esitada need konkreetsed põhjused, mille tõttu ta on teinud erineva otsuse võrreldes otsusega varasemas asjas, mis puudutas sarnaseid või samu olukordi, või milles esinesid samad majanduslikud tegurid.
- 514 Seega ei saa hageja käesoleval juhul tugineda õiguspärasele ootusele seetõttu, et komisjon on varasemas otsuses määratlenud turud teatud erilisel viisil, nimelt osas, kus ta on Engine Alliance'i otsuses arvestanud reaktiivmootorite tõukejõudu. Engine

Alliance'i otsuses võetud seisukohad ei ole seega siduvad komisjonile ega *a fortiori* Esimese Astme Kohtule.

- 515 Komisjon märgib igal juhul õigesti, et ta uuris Engine Alliance'i otsuses lepingut, mille eesmärk oli võimaldada GE-1 ja P & W-1 töötada ühiselt välja mootor, mis oli mõeldud väljatöötamisetapis olevatele lennukitüüpidele, nimelt Airbus A380-le ja Boeing 747-400 pikendatud versioonile. Seetõttu oli nimetatud asja seisukohast asjakohane üksnes vaidlustatud otsuse põhjenduses 9 mainitud esimese tasandi konkurents, st mootoritootjate vaheline konkurents heakskiidu saamiseks ühele lennukitüübile. See selgitus on loogiline ja piisav vastus hageja selles osas esitatud argumentidele.
- 516 Seoses väidetava rikkumisega, et asjaomase turu mõiste teatist ei ole järgitud, tuleb kõigepealt meelde tuletada, et komisjon ei või loobuda endale kehtestatud reeglite täitmisest (30. jaanuari 1974. aasta otsus kohtuasjas 148/73: Louwage v. komisjon, EKL 1974, lk 81, punkt 12 ja analoogia alusel 5. juuni 1973. aasta otsus kohtuasjas 81/72: komisjon v. nõukogu, EKL 1973, lk 575, punkt 9; 17. detsembri 1991. aasta otsus kohtuasjas T-7/89: Hercules Chemicals v. komisjon, EKL 1991, lk II-1711, punkt 53, mis on apellatsiooniasemes 8. juuli 1999. aasta otsusega kohtuasjas C-51/92 P: Hercules Chemicals v. komisjon, EKL 1999, lk I-4235 jäetud muutmata, ja viidatud kohtupraktika). Seega kuna asjaomase turu mõiste teatis sätestab kohustusliku sõnastusega meetodi, mille alusel tuleb komisjonil määratleda tulevased turud, ja selles ei jäeta mingit kaalutlusruumi, tuleb komisjonil tegelikult arvestada teatise sõnastust.
- 517 Hageja märgib, et vastavalt asjaomase turu mõiste teatisele on nõudluse asendatavus üks olulisematest põhilistest arvestatavatest teguritest ja et selline asendatavus käesoleval juhul puudub (vt eespool punkt 496). Sellega seoses piisab meenutusest, et asjaomase turu mõiste teatise kohaselt sätestatakse pärast seda, kui on kindlaks tehtud nõudluse asendatavus, pakkumise asendatavus ja võimalik konkurents, mis

on kolm tähtsamat konkurentsipiirangute allikat ettevõtjatele, teatise punktis 13 järgmist: „Majanduslikust aspektist on asjaomase turu määratlemisel konkreetse toote pakkujate suhtes kõige vahetum ja tõhusam distsiplineeriv jõud nõudluse asendatavus, eelkõige seoses nendepoolse hinnakujundusega.”. Seetõttu ei nähtu asjaomase turu mõiste teatise sätete sõnastusest, et hageja mootorite ja Honeywelli mootorite pakkumise asendatavuse puudumine seaks käesoleval juhul kahtluse alla turu määratluse, mida komisjon on arvestanud vaidlustatud otsuses, kuna ta on nõuetekohaselt järeldanud, et nõudluse asendatavus oli olemas.

- 518 Seoses nõudluse asendatavusega heidab hageja komisjonile ette, et ta ei ole seda tõendanud empiiriliste tõendite või majandusliku uuringuga, nagu on nõutav asjaomase turu mõiste teatises. Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et komisjon märgib pealkirja all „Asjaomaste turgude määratlemise kasutatavad andmed” olevas punktis 25 järgmist:

„On mitmesuguseid andmeid, mis võimaldavad hinnata asendamise eeldatavat ulatust. Konkreetsetel juhtudel on otsustavaks teatavat liiki andmed, kusjuures väga palju oleneb tööstusharu ning vaadeldavate toodete või teenuste iseloomust ja spetsiifikast. Sama liiki andmed võivad teistel juhtudel olla tähtsusetud. Enamikul juhtudel peab otsus põhinema mitmete kriteeriumide ja erinevate andmete läbiarutamisel. Komisjon käsitleb empiirilisi andmeid avatult, püüdes tõhusalt kasutada kogu kättesaadavat teavet, mis võib konkreetsetel juhtudel tähtsust omada. Komisjon ei lähtu erinevate teabeallikate või andmeliikide jäigast hierarhiast.”

- 519 Tuleb järeldada, et komisjon on teatise sõnastuses endale jätnud laia kaalutusõiguse, mis võimaldab tal valida tõenditest või lähenemisviisidest, mis võivad olla teoorias asjakohased, neid, mis sobivad paremini teatava asja olukorras (vt analoogia alusel

8. juuli 2004. aasta otsus kohtuasjas T-48/00: Corus UK v. komisjon, EKL 2004, lk II-2325, punktid 179–182 ja seal viidatud kohtupraktika). Käesoleval juhul tuleb sedastada, et asjaomase turu mõiste teatises ei ole komisjon võtnud endale kohustust kasutada nõudluse asendatavuse hindamiseks teatud konkreetset erilist meetodit. Ta on hoopis sedastanud, et tema võetav lähenemisviis peab muutuma vastavalt iga üksikjuhtumiga seotud olukorrale, ja on jätnud endale märkimisväärse kaalutusõiguse, et saaks igat üksikjuhtumit käsitleda asjakohaselt.

520 Argumente, mida hageja üritab esitada muude punktide alusel, mis sisalduvad asjaomase turu mõiste teatises, tuleb uurida nii, et arvestatakse komisjoni olulist kaalutusõigust.

521 Asjaomase turu mõiste teatise punkt 36, millele hageja viitab, on sõnastatud järgmiselt:

„Toote omaduste ja kasutusotstarbe analüüs võimaldab komisjonil esimese sammuna piiritleda võimalike asendustoodete uurimisvaldkonna. Toote omadustest ja kasutusotstarbest ei piisa siiski otsustamiseks, kas kaks toodet on asendustooded [nõudluse tasandil]. Funktsionaalne asendatavus või omaduste sarnasus ei ole iseenesest piisavad kriteeriumid, kuna klientide reaktsioon suhtelistele hinnamuutustele võib põhineda ka muudel kaalutlustel. Näiteks võib originaalautoosade ja -varuosade turul olla erinevaid konkurentsipiiranguid, mis toovad kaasa kahe asjaomase turu väljajoonistumise. Samuti ei ole toodete omaduste erinevus iseenesest piisav, et välistada nõudluse asendatavust, kuna see oleneb suuresti erinevate omaduste tähtsusest klientide jaoks.” [Euroopa Kohtus täpsustatud tõlge]

- 522 Seejärel esitab komisjon asjaomase turu mõiste teatise punktides 37–43 erinevaid teabeallikaid, mida ta võib asendamisvõimaluse tõendamiseks kasutada.
- 523 Tuleb sedastada, et kui asjaomase turu mõiste teatise punkti 36 ja sellele järgnevaid punkte tuleks tõlgendada nii, et komisjon on igas uuritavas konkurentsiasjas kohustatud koguma ja arvestama teatavat liiki konkreetseid tõendeid, oleks selle kohustuse ja eespool punktides 518 ja 519 nimetatud kaalutusõiguse — mis komisjonil on, et kindlaks määrata asendamisvõimaluse olemasolu igal üksikul juhul selle erisuste põhjal — vahel ilmselge vastuolu.
- 524 Igal juhul, kuna asjaomase turu mõiste teatise punkt 36 täpsustab, et „funktsionaalne asendatavus või omaduste sarnasus ei ole iseenesest piisavad kriteeriumid, kuna klientide reaktsioon suhtelistele hinnamuutustele võib põhineda ka muudel kaalutlustel”, siis järeldub sellest tsitaadist hoopis, et teatavatel juhtudel ja pigem üldreeglina on tooted, mis on funktsionaalselt üksteisega asendatavad ja mille omadused on samasugused, asendatavad, välja arvatud spetsiifilised vastupidised olukorrad, mis on seotud asjaomase punkti lõpus esitatud varuosi puudutava näitega.
- 525 Komisjon on märkinud vaidlustatud otsuses, et hageja esitas haldusmenetluses kaks konkreetset vastuväidet tema turu määratluse suhtes (vaidlustatud otsuse põhjendus 23). Esiteks väitis ta, et BAe Systems'i toodetud lennukitüüp, mis on varustatud Honeywelli mootoriga ja mille nimi on Avro, ei ole konkurent tervel regionaallende teostavate suuremõtmeliste lennukite turul, sest see on „nišitoode”. Teiseks on ta kinnitanud, et selline turg peaks hõlmama ka väikseid kitsa kerega Airbus- ja Boeing-lennukeid, ehk A318-t ja B717-t.

526 Kuigi komisjon ei ole toonud konkreetseid näiteid konkurentsialastest kokkupõrgetest Honeywelli mootoritega varustatud neljamootoriliste regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite ja GE mootoritega varustatud kahemootoriliste regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite vahel, on ta siiski oma vastuses eelmises punktis nimetatud esimesele vastuväitele maininud nimetatud lennukite vahelist omavahelist funktsionaalset asendatavust erandjuhtudel, ja muu hulgas viidanud sellele, et lennuettevõtja Sabena on kasutanud Avrot. Komisjon järeltas sellest vaidlustatud otsuse põhjenduses 25 järgmist: „Tehtud turu-uuringud viitavad sellele, et kuigi lennuettevõtjad kahtlemata hindavad Avro erilisi võimalusi, kasutavad nad Avrot sama moodi kui mis tahes [regionaalende teostavat suuremõotmelist lennukit] ega piirdu lendudega vaid niisektoris. Seega on Honeywelli mootoriga varustatud Avro tõeline konkureeriv asendusvalik teistele regionaalende teostavatele [suuremõotmelistele] lennukitele, mille puhul kasutatakse GE mootorit”. Tuleb sedastada, et komisjon ei ole mingil juhul piirdunud vaid teoreetilise analüüsiga, mida esindab abstraktse ametijuhendi põhjal tehtud turu määratlus, vaid ta on hankinud teavet Avro ja hageja mootoritega varustatud lennukite tegeliku omavahelise asendatavuse kohta. Selles osas põhineb regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite turu määratlust puudutav järeldus tegelikult empiirilistel tõenditel, mis on seotud konkreetsete näidetega.

527 Komisjon on lükanud eespool punktis 525 nimetatud teise vastuväite tagasi vaidlustatud otsuse põhjendustes 27–29, sest hageja nimetatud kahe lennukitüübi ostuhind on märkimisväärselt kõrgem kui teistel lennukitel, mida peetakse regionaalende teostavateks suuremõotmelisteks lennukiteks.

528 Hageja ei ole Esimese Astme Kohtus vaidlustanud tuvastatud faktilisi asjaolusid, mis põhinevad komisjoni tehtud turu-uuringutel ja mis on seotud Avro ja teiste regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite omavahelise asendatavusega, ega ole viidanud sellele, et A318 ja B717 on regionaalende teostavad suuremõotmelised lennukid. Ta piirdub märkusega, et komisjon ei ole esitanud asendatavust puudutavaid konkreetseid näiteid ega majandusuuringuid, sest komisjon on ise otsustanud selliseid tõendeid kasutada.

- 529 Tuleb sedastada, et sellega, et hageja märgib seda puudust, seejuures konkreetset selgitamata, milles seisneb tema arvates komisjoni antud turu määratluse ekslikkus, ei saa ta ümber pöörata tõendamiskohustust ja kohustada komisjoni esitama näiteid antud turu määratluse põhjendatuse tõendamiseks. Kui arvestada käesoleval juhul seda, et komisjon oli põhimõtteliselt esitanud piisava argumentatsiooni, et põhjendada asjaomase turu määratlust, viidates muu hulgas lennukite kasutuseesmärgiga seotud põhjustele, oleks hagejal tulnud tõendada, et need põhjendused ei olnud käesoleval juhul asjakohased regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turu määratlemisel.
- 530 Seetõttu sai komisjon ilmset hindamisviga tegemata tugineda erinevate lennukitüüpide kasutuseesmärke puudutavale analüüsile, et määratleda käesoleval juhul regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turg. Seega tuleb järeldada, et komisjon on põhjendanud õiguslikult piisavalt oma järeldust regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turu määratluse kohta.
- 531 Lisaks tuleb üldiselt märkida, et Esimese Astme Kohtus esitatud argumentide ja faktiliste asjaolude põhjal tuleb asuda seisukohale, et Avro-perekonda kuuluvad lennukid konkureerivad mitte üksnes teoreetiliselt, vaid ka praktikas GE mootoriga varustatud regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukitega.
- 532 Komisjon väidab Esimese Astme Kohtus ja hageja ei ole seda vaidlustanud, et esimesena tõi regionaallende teostavad suuremõõtmelised lennukid turule BAe Systems, ja seda ilmselt 1994. Seega konkureerisid Honeywelli mootoriga varustatud lennukid ilmtingimata GE mootoriga varustatud uute mudelitega ajal, kui viimati nimetatud mudelid turule toodi. Seejärel on teised mudelid ilmselt saavutanud sellise edu, et BAe Systems'i turuosad on märkimisväärselt vähenenud, mistõttu ta tõi turule uue Avro-mudeli, mille nimi on Avro RJX ja mida pidi varustatama Honeywelli uue mootoriga AS 900. Seetõttu oleks ebaloogiline

järeldada, et Avro lennukid ja GE mootoriga varustatud regionaallende teostavad suuremõõtmelised lennukid ei konkureeri omavahel sel põhjusel, et Avro lennukitüübid on kaotanud oma juhtiva positsiooni turul GE mootoritega varustatud regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turule tuleku ja sellest tuleneva konkurentsi tõttu.

533 Sellega seoses tuleb ka märkida, et komisjon on esitanud vasturepliigi lisaks olevas kolmes dokumendis tõendeid, millest nähtub, et Avro-lennukid tõesti konkureerivad teiste regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukitega. Kuigi neile tõenditele ei saa viidata esimest korda Esimese Astme Kohtus, et põhjendada otseselt vaidlustatud otsuses sisalduvat hinnangut, on komisjonil õigus neile viidata, et vastata faktiliste asjaolude põhjal hageja argumentidele, mille kohaselt komisjon ei ole suutnud esitada näiteid Avro-lennukite ja teiste regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite vahelisest konkurentsis, sest sellist konkurentsi ei olnud. Seetõttu tuleb nende tõendite sisu lühidalt uurida.

534 Esimene neist kolmest dokumendist on BAe Systems'i 16. veebruari 1999. aasta pressiteade, milles ta kirjeldab uut lennukit Avro RJX, millele tarnis mootori AlliedSignal ehk äriühing, mis hiljem ühines Honeywelliga, „tarnijate ja potentsiaalsete klientide seisukohast projekt, mis on seotud väga väikeste riskidega võrreldes teiste tootjate uute ja auhnete projektidega, mille kulud ületavad 1 miljardit Ameerika Ühendriikide dollarit” („low risk for suppliers and potential customers compared with the ambitious, all new \$1 billion-plus airframe programmes which other manufacturers are proposing”).

535 Teine dokument koosneb lühikeste artiklite seeriast, mis käsitlevad BAe Systems'i regionaallende teostavaid suuremõõtmelisi lennukid ja mis on võetud 2001. aasta infolehest „Smiliner”. Eelkõige ühest sellisest 29. jaanuaril 2001 avaldatud artiklist nähtub, et *Flight International*-nimelise ajakirja sõnul oli üks Euroopa lennuettevõtja korraldanud hanke kuni 100 regionaallende teostava lennuki tellimiseks, millega seoses ta kaalus Avro RJX-i (varustatud Honeywelli mootoriga) ning

Bombardier CRJ 700/900-i, Embraer 170/190-i ja Fairchild Dornier 728JET/928JET-i (millel kõigil oli GE mootor) vahel. Veel ühes 30. oktoobril 2001 avaldatud artiklis märgitakse just seda, et Embraer 170 „on mudeli Avro RJX-70 (mida ei ole veel tellitud), nagu ka kõige vanemate mudelite BAe 146-100 ja Avro RJ70, otsene konkurent”.

536 Ka kolmas dokument koosneb lühikeste artiklite seeriast, mis on võetud 1999. aasta infolehelt „Smiliner”. Ühes neist artiklitest märgitakse, et „[a]jal, mil BAe Regional Aircraft viimistleb uue mootoriga varustatud Avro RJX-i lõplikku kuju, oodates ametlikku turuletuleku otsust, on tema konkurendid viinud temalt kaks olulist klienti” („[w]hile BAe Regional Aircraft completes final design on the re-engined Avro RJX in anticipation of a formal launch decision, competitors have poached two of its high-profile customers”). Artiklites kirjeldatakse veel kahte märkimisväärset tellimust lennuettevõtjatelt, millest ühe tellimuse esemeks oli Fairchild Dornier 728 JET ja teise esemeks Embraerin ERJ-170 ja ERJ-190/200.

537 Neist kõigist kolmest dokumendist nähtub, et tegelikult konkureerivad Honeywelli mootoriga varustatud Avro-pere lennukid GE mootoriga varustatud Embraer'i, Fairchild Dornier'i ja Bombardier'i lennukitega. Seetõttu tuleb järeldada, et hageja argument, et Avro ja teiste regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite vahel ei ole konkurentsi, ei ole tõendatud, vaid lisaks muudavad selle küsitavaks Esimese Astme Kohtule komisjoni esitatud tõendid.

538 Eespool esitatust tulenevalt ei ole käesoleval juhul tõendatud, et komisjon oleks teinud faktivea, kui ta sedastas, et Honeywelli mootoritega varustatud neljamootorilised regionaallende teostavad suuremõõtmelised lennukid ja GE mootoritega varustatud kahemootorilised regionaallende teostavad suuremõõtmelised lennukid omavahel konkureerivad. Ei ole ka tõendatud, et komisjon on teinud ilmse hindamisvea, kohaldades iga lennuki kasutuseesmärgil põhinevat turgude määrat-

luse meetodit ja järeltas, et Honeywelli toodetud mootorid ja GE toodetud mootorid kuuluvad samale regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turule.

Hagejal juba eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund

539 Olles selliselt määratlenud regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turu on komisjon leidnud, et hagejal oli turgu valitsev seisund asjaomasel turul ja et see seisund tugevneks koondumise tagajärjel. Selle kinnituse toetuseks märgib ta, et koondumine võimaldaks suurendada GE turuosa sellesse kategooriasse kuuluvatele lennukitele paigaldatud mootoripargis [40–50]-lt [90–100]-ni kõigi nimetatud lennukite osas ja [60–70]-lt 100%-ni üksnes veel tootmises olevate lennukite osas (vaidlustatud otsuse põhjendus 84). Hageja turuosa kasvaks veel kasutusse mitte-võetud lennukitele tehtud tellimuste osas [90–100]-lt 100%-ni (vaidlustatud otsuse põhjendus 85).

540 Hagejal juba eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi osas on käesoleval juhul piisav meenutusest, et väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et kuigi turuosade tähtsus võib turuti erineda, on väga suured turuosad iseenesest — välja arvatud erandjuhtudel — tõendiks turgu valitseva seisundi olemasolust (eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus Hoffmann-La Roche v. komisjon, punkt 41 ja eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus Endemol v. komisjon, punkt 134). Hageja poolt seoses tema juba eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundiga esiletõstetud asjaolu, et regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite turud on avalikel hangetel põhinevad turud, kus väljakujunenud turuosadel on väiksem tähtsus kui teistel turgudel, ei saa seda järeltust kahtluse alla seada, arvestades, et GE turuosa oli ülivõimas lennukite osas, mida ei olnud vaidlustatud otsuse tegemise ajal veel kasutusse võetud, ehk [90–100]%. Hageja ei vaidlusta regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite puhul arvude kasutamist, mis puudutavad

veel kasutusse võtmata lennukaid, ja viitab neile eelkõige seoses argumentidega, mis käsitlevad koondumise mõjusid sellel turul. Igal juhul tuleb sedastada, et nende arvude arvestamine oli eriti põhjendatud seoses regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turuga, kuna regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turg on kasvanud kiiresti, nagu on sedastatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 431.

541 Seoses hageja argumentidega, mille kohaselt P & W ja Rolls-Royce on usutavalt konkurendid regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turul, piisab järeldusest, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal ei müünud need mootoritootjad regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turul ühtegi mootorit. Nende osalemine teatavate regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite avalikel hangetel ei tundu olevat olnud edukas. Vaatamata sellele, et regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turule on iseloomulikud harva toimuvad avalikud hanked, võis komisjon siiski selles osas ilmset hindamisviga tegemata järeldada, et konkurents, mida võib tulevikus oodata sellistelt mootoritootjatelt, kes ei ole asjaomasel turul faktiliste asjaolude toimumise ajal üldse mootoreid müünud, ei ole tõsiselt võetav ega tegelik piirang, mis võiks õigustada järeldust, et hagejal ei olnud sellel turul turgu valitsevat seisundit.

542 Kui arvestada hageja ülivõimsat turuosa enne koondumist, on komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 86 ja 87 õigesti järeldanud, et hagejal oli neil turgudel turgu valitsev seisund ja Esimese Astme Kohtul ei ole vaja uurida erinevate tegurite mõju, mis komisjoni sõnul soodustavad seda turgu valitsevat seisundit enne koondumist (vaidlustatud otsuse põhjendused 107–229; vt selle kohta eespool punkt 114 jj).

Turgu valitseva seisundi tugevnemine

543 Hageja väidab, et temal juba eelnevalt olemasoleva turgu valitseva seisundi tugevnemine, mis tuleneb sel hetkel tootmises olevate lennukitüüpide tellimuste

põhjal mõõdetud turuosa [10–20]% lisandumise tõttu, on igal juhul vähese tähtsusega, ja tugineb sellega seoses asjaolule, et komisjon on isegi nõustunud vaidlustatud otsuse põhjenduses 429, et see suurenemine oli „suhteliselt väike”. Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et asjaomasest turust [30–40]%-le vastava turuosa kasv veel tootmises olevatele lennukitele paigaldatud mootoripargi osas on märkimisväärselt suurem kui eespool nimetatud arv [10–20]%. Seejärel tuleb märkida, et turust umbes [10–20]%-le vastava turuosa kasvu veel tootmises olevate lennukitüüpide täitmata tellimuste osas tuleb pidada märkimisväärselt, sest see kasvatab ühinemisel tekkiva üksuse turuosa 100%-ni (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 428 ja 429). Sama kehtib kasvu puhul, mille suuruseks sedastati [0–10]% turust nende tellimuste osas, mis puudutavad kasutusse veel võtmata lennukeid (eespool punkt 539). Igal juhul on *de minimis* tugevnemise reegel määruse nr 4064/89 artikli 2 alusel hõlmatud teise laiema tingimusega, mis on seotud asjaoluga, et turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise tulemusel peab olema tõhus konkurents ühisturul või selle olulises osas märkimisväärselt takistatud. Regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukitega seoses uuritakse seda tingimust allpool pealkirja all „Mõjud konkurentsile”.

- 544 Eespool esitatust tulenevalt tuleb järeldada, et komisjon ei ole teinud õiguslikku ega ilmset hindamisviga, kui ta järeldas käesoleval juhul, et koondumine tugevdaks hagejal juba eelnevalt olemasolevat turgu valitsevat seisundit regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turul.

Turgu valitseva seisundi tugevnemise mõjud konkurentsile

- 545 Selles osas, kus hageja heidab komisjonile ette, et komisjon ei ole uurinud koondumise mõjusid regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turul määruse nr 4064/89 artikli 2 lõike 3 teise tingimuse alusel (vt eespool punktid 84–91), tuleb kõigepealt märkida, et komisjon leiab sõnaselgelt

seoses regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite horisontaalse kattumisega, et sellel kattuvusel oleks vahetu konkurentsivastane mõju olemasolevatele lennukitüüpidele. Ta märgib eelkõige vaidlustatud otsuse põhjenduses 429, et „kuigi koondumisest põhjustatud turuosa kasv on suhteliselt väike (täitmata tellimuste alusel [10–20]%)”, ei saa kliendid enam kasu mootorite hinnakonkurentsist sel hetkel turul olevate regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite osas. Kuna komisjon on juba sedastanud vaidlustatud otsuse põhjendustes 84–87, et ühinemisel tekkival üksusel oleks 100%-line turuosa sel hetkel tootmises olevatele lennukitüüpidele paigaldatud mootoripargi osas ja nende mootorite osas, mis on paigaldatud lennukitüüpidele, millele mootor on juba valitud, kuid mida veel ei ole kasutusse võetud, tähendab see kinnitus, et sellest konkurentsist tulenev kasu jääb kindlasti saamata.

546 Nagu on juba märgitud punktis 502 ja sellele järgnevatel punktides, tuleb regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite määratlemisega seoses lükata tagasi hageja argument, mille kohaselt mootorite vaheline hinnakonkurents oleks praktikas täiesti võimatu, sest igal lennukitüübil on vaid üks mootor ja lennuki hind on juba kindlaks määratud. Dokumentaalsetest tõenditest nähtub (vt eelkõige eespool punkt 504), et ka olukorras, kus lennukimudelile on valitud vaid üks mootoritüüp ja lennukitootja on kindlaks määranud mootori hinna, võib mootoritootja pakkuda veel hinnaalandusi, ja seda just müügijärgsetele teenustele ja varuosadele, et edendada lennuki ja järelikult enda mootori müüki (vt ka vaidlustatud otsuse põhjendus 391). Seega vastupidi hageja argumentidele ei ole komisjon teinud faktiviga, kui ta järeldas, et oli olemas tegelik võimalus turul juba olemasolevate regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite vaheliseks kaudseks hinnakonkurentsiks ja et see oleks kõrvaldatud, kui koondumine oleks toimunud.

547 Lisaks on komisjon märkinud vaidlustatud otsuse põhjenduses 9, et teise tasandi konkurents erinevatel reaktiivmootorite turgudel avaldub konkurentsina „tehnilistel ja kaubanduslikel alustel, et osutada lennuettevõtja poolt valituks”. Komisjon on

märkinud Esimese Astme Kohtus, et enne koondumist oli Honeywellil täielik põhjus ahvatleda kliente hankima Avro RJ-i ja RJX-i, tagades, et tema mootor oleks nii hinna kui ka tehnilise arengu osas nii konkurentsivõimeline kui võimalik GE mootoritega varustatud regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite suhtes, kuid see ahvatlus oleks koondumise tõttu kadunud. Vaidlustatud otsusest nähtub veel, et lisaks otsuse põhjenduses 429 sedastatud hinnakonkurentsiga seotud mõjudele oleks ka regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite reaktiivmootorite turu horisontaalsel kattuvusel olnud keelatud mõjud konkurentsile sellel turul üldisemalt.

548 Hageja argument, mille kohaselt koondumise mõju asjaomasele turule ei oleks olnud märkimisväärne, tuleb tagasi lükata. Kuigi turuosa kasv on suhteliselt väike võrreldes hagejal juba olemasoleva turuosaga, tuleneb see just sellest, et hagejal oli juba väga suur turuosa ja tal oli sel põhjusel juba eespool kirjeldatud turgu valitsev seisund, ja et Honeywell oli ainus konkurent, kes müüs mootoreid asjaomasel turul vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal. Sellest komisjoni põhjendatult märgitud asjaolust, et koondumine oleks peagi kõrvaldanud hinnakonkurentsi täielikult, sest ühinemisel tekkivale üksusele oleks tekkinud monopoolne seisund sel hetkel tootmises olevate lennukite või selliste lennukite osas, mis on veel kasutusse võtmata, kuid millele lennukitootja oli juba valinud mootori, järeldub, et koondumistehingu mõju sellele turule oleks ületanud selle mõju, mis tekib tavapäraselt turuosa [10–20]-lisest kasvust, kui lähtekohaks on väiksem turuosa. Honeywelli lõplik kadumine turult sõltumatu mootoritootjana ei oleks üksnes muutnud võimusuhteid, vaid konkurentsiolekorra olemust turul, mis muudaks turustruktuuri pikaajakselt või isegi püsivalt. Ainus ja ainult potentsiaalne konkurent, mis oleks järele jäänud, oleks olnud regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite tulevaste platvormide varustamisel, ja konkurendid oleksid olnud mootoritootjad, kes tegelevad sel hetkel müügiga vaid teistel naaberturgudel. Kui arvestada lennuki väljatöötamisprotsessi kestust, oleks sellisel konkurentsil põhimõtteliselt võinud olla positiivsed mõjud regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite ostjate seisukohast alles paljude aastate pärast vaidlustatud otsuse tegemisest arvates.

- 549 Lisaks tuleb meelde tuletada, et EÜ artikli 82 kohaldamist puudutava väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole ettevõtja turgu valitseva seisundi tuvastamine iseenesest etteheide ettevõtjale, vaid see tähendab üksnes seda, et sõltumata sellise seisundi põhjustest on asjaomasel ettevõtjal eriline kohustus oma käitumisega mitte kahjustada ja moonutada konkurentsi ühisturul (vt näiteks eespool punktis 114 viidatud 9. novembri 1983. aasta otsus *Michelin v. komisjon*, punkt 57 ja 30. septembri 2003. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-191/98, T-212/98 ja T-214/98: *Atlantic Container Line jt v. komisjon*, EKL 2003, lk II-3275, punkt 1109). EÜ artiklis 82 sätestatud kuritarvitamise mõiste on ka objektiivne mõiste, mis tähendab turgu valitseva seisundiga ettevõtja käitumist, mis võib mõjutada sellise turu struktuuri, millel just asjaomase ettevõtja olemasolu tõttu on konkurent nõrgenenud, ja mis takistab turul veel olemasoleva konkurentsi säilimist ja selle konkurentsi arengut seetõttu, et see ettevõtja kasutab teisi vahendeid kui need, mida kasutatakse ettevõtjate äritegevusel põhinevate toodete või teenuste tavapärasel konkurentsis (eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus *Hoffmann-La Roche v. komisjon*, punkt 91).
- 550 Sellises olukorras, kus ainus vahetu konkurents teataval turul on kaudne ja juba suhteliselt nõrk, on eriti kahjulik, et ettevõtja ostab ainsa konkurendi, kes asjaomasel turul veel müügiga tegeleb. Analoogia alusel tuleb kohaldada eespool nimetatud põhimõtteid, mis on välja töötatud ettevõtjate koondumise kontrolli õiguslikule valdkonnale lähedases turgu valitseva seisundi kuritarvitamise keelu valdkonnas, ja järeldada, et mida olulisema turgu valitseva seisundiga on ettevõtja, seda erilisem vastutus on tal hoiduda tegevusest, mis võib nõrgendada konkurentsi veelgi, ja veelgi enam tegevusest, mis võib kõrvaldada turule veel allesjäänud konkurentsi.
- 551 Seega tuleb põhimõtteliselt tagasi lükata argument, mille kohaselt asjaolu, et turgu valitseva seisundiga ettevõtja ostab ainsa sel hetkel olemasoleva konkurendi turul, ei tugevda seda turgu valitsevat seisundit ega takista seeläbi tõhusat konkurentsi ühisturul märkimisväärselt, sest konkurentsi seisund turul on juba nõrk ja sellel osutatav konkurents on täiesti kaudne ehk teise tasandi konkurents. Sellises olukorras tuleb koondumise osalistel esitada tõendeid selle kohta, et enne

koondumistehingut ei olnud turul üldse tõhusat konkurentsi. Kui selliseid tõendeid ei ole esitatud, ei saa Esimese Astme Kohus järeldada, et komisjon tegi ilmse hindamisvea, tuginedes asjaolule, et viimane sel hetkel olemasolev konkurent kaoks turult, ja järeldas sellest, et tõhus konkurent oleks ühisturul märkimisväärselt takistatud.

552 Komisjon on märkinud vaidlustatud otsuse põhjenduses 431, et regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite turg on oluliselt kasvanud ja et see turg on lennunduse tuleviku seisukohast oluline. Ta on sellega seoses sedastanud ka põhjenduses 20, et need lennukid moodustavad 14% Euroopa lennukipargist aastal 1992, kuid 33% aastal 1998. On ilmne, et selline lennukituru kasv mõjutab otseselt neile paigaldatavate reaktiivmootorite turgu. Leides, et ühinemisel oleksid märkimisväärsed kahjulikud mõjud konkurentsile ühisturul, märkis ja arvestas komisjon põhjendatult, et konkreetse turu tähtsus, kus ühinemisel tekiks monopol, oli üldjoontes kasvamas seoses lennukite ja reaktiivmootorite turuga laiemalt.

553 Eespool esitatust tulenevalt tuleb sedastada, et komisjon on esitanud vaidlustatud otsuses piisavalt konkurentsivastaseid mõjusid, mis koondumisel oleks olnud regionaalende teostavate suuremõotmeliste lennukite mootorite turul eelkõige lähitulevikus seetõttu, et koondumise osaliste tegevus sellel turul on horisontaalselt kattuv. Vaidlustatud otsuses ei ole seega määruse nr 4064/89 artikli 2 lõikes 3 sätestatud kahe tingimuse kohaldamisel õigusnorme rikutud, ja selles ei ole rikutud ka põhjendamiskohustust. Komisjon ei ole teinud ka faktiviga ega ilmset hindamisviga, kui ta järeldas, et konkurent sellel turul oleks selle tagajärjel märkimisväärselt takistatud.

554 Seega ei ole vaja uurida vaidlustatud otsuse põhjendusi 432–434, mis puudutavad koondumise mõjusid — eelkõige konglomeraatmõjusid — tulevaste hangetega

seotud turul. Kuna komisjon on vaidlustatud otsuses eraldi tõendanud, et mõlemad määruse nr 4064/89 artikli 2 lõikes 3 sätestatud tingimused täideti seoses regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite turuga koondumisest põhjustatud horisontaalse kattumise vahetu mõju tõttu, oleks selline uuring käesolevas kohtuasjas üleliigne.

Regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukitega seotud kohustuse tagasilükkamine komisjoni poolt

555 Tuleb märkida, et määruse nr 4064/89 alusel on komisjon pädev heaks kiitma vaid selliseid kohustusi, mis muudavad komisjonile teatatud koondumistehingu ühisturuga kokkusobivaks (vt selle kohta eespool punktis 85 viidatud kohtuotsuse *Gencor v. komisjon*, punkt 318). Seega tuleb järeldada, et poolte väljapakutud struktuurilised kohustused täidavad selle tingimuse vaid siis, kui komisjon saab kindlalt järeldada, et neid oleks võimalik täita ja et neist tulenevad äritegevuse uued struktuurid on piisavalt elujõulised ja kestvad selleks, et turgu valitseva seisundi tekkimine või tugevnemine või tõhusa konkurentsi takistamine, mida kohustusega üritatakse ära hoida, ei saaks toimuda lähitulevikus.

556 Komisjon märgib käesoleval juhul vaidlustatud otsuse põhjenduses 519, et kui poolte väljapakutud Honeywelli regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite tootmistegevuse loovutamine oleks teostatav, piisaks sellest nimetatud turu osas analüüsitud konkurentsiprobleemi põhimõtteliseks lahendamiseks.

557 Ta järeldab siiski, et selline loovutamine oleks raskesti teostatav põhiliselt seetõttu, et [...] see oleks mõeldamatu praktilistel ja kaubanduslikel kaalutlustel, muu hulgas kavandatud loobumise tagajärjel tekkiva ettevõtja elujõulisuse puudumise tõttu [...]

- 558 Komisjon märgib sellega seoses vaidlustatud otsuse põhjenduses 520, [...] ja ta ei ole kindel, kas tuvastatud konkurentsiprobleemi saaks kõrvaldada väljapakutud meetodil. Ta märgib veel, et väljapakutud kohustus ei näe lisaks loovutusele ette alternatiivset lahendust. Komisjon loetleb ilmselt teisejärgulisena põhjenduses 522 teatavaid praktilisi probleeme, mida väljapakutud kohustused ei lahenda kindlasti piisavalt.
- 559 Kuna Esimese Astme Kohtus piirdub hageja vaid kinnitusega, et komisjoni esiletoodud väidetavad raskused, mis väljapakutud kohustusega kaasnevad, on täiesti alusetud, tuleb sedastada, et hageja ei ole esitanud konkreetseid põhjendusi ega tõendeid, mis muudaksid komisjoni hinnangu väljapakutud loovutamise teostatamatuses kohta küsitavaks.
- 560 Eelkõige tuleb rõhutada asjaolu, mida komisjon on märkinud vaidlustatud otsuse põhjenduses 520 ja hageja ei ole seda vaidlustanud, et [...]. Eespool mainitud 14. juunil 2001 väljapakutud kohustusi esitava dokumendi [...] punktist nähtub, et [...]. Sellest järeldub, et kui [...], vabaneks ühinemisel tekkiv üksus oma kohustusest komisjoni ees, ilma et loovutamine ellu viidaks, tingimusel et [...].
- 561 Eespool esitatust tuleneb, et komisjon võis põhjendatult järeldada, et kohustusega ei saa väljapakutud kujul nõustuda. Seetõttu tuleb see kohustus käesoleva hagi raames tähelepanuta jätta.

Järeldus regionaallende teostavate suuremõotmeliste lennukite mootorite turgu mõjutavast horisontaalsest kattumisest

562 Seoses komisjoni kinnitusega, mille kohaselt tema otsuse osad toetavad üksteist, mistõttu oleks kunstlik hinnata kõiki turge eraldi (vt eespool punktid 40 ja 48), tuleb märkida, et selline üldine kinnitus ei saa mingil juhul mõjutada käesolevas kohtuotsuse osas uuritavaid tegureid. Eelkõige osas, kus Esimese Astme Kohus on eespool leidnud vigu komisjoni hinnangutes suuremõotmeliste kommertslennukite süüteseadmete ja mootorite vertikaalse kattumise kohta, ning vigu erinevate konglomeraatmõjude kohta, ei mõjuta ükski neist vigadest tema järeldust, mis puudutab hageja turgu valitseva seisundi tugevnemist regionaallende teostavate suuremõotmeliste lennukite mootorite turul koondumisest tuleneva horisontaalse kattumise tõttu, mille tagajärjel oleks tõhus konkurents ühisturul märkimisväärselt takistatud.

563 Käesolevas kohtumenetluses tuleb järeldada, et vaidlustatud otsuse osa, mis puudutab hageja turgu valitseva seisundi tugevnemist regionaallende teostavate suuremõotmeliste lennukite turul koondumise mõlema poole tootmistegevuse vahelise horisontaalse kattumise tõttu, mille tagajärjel tõhus konkurents sellel samal turul oleks ühisturul märkimisväärselt takistatud, on õiguslikult piisavalt tõendatud.

2. Ärilennukite mootorid

a) Poolte argumendid

564 Hageja leiab, et komisjoni analüüs, mis puudutab ärilennukite turu määratlust, sisaldab samu puudusi kui analüüs, mis puudutab regionaallende teostavate

suuremõõtmeliste lennukite mootoreid. GE ja Honeywelli mootorid ei ole käesoleval ajal ega tulevikus üksteisega asendatavad tõukejõu ja struktuuriga seotud erinevuste tõttu. Komisjon tugineb seega seoses GECCAG-iga vertikaalse integreerumise tõendamata mõjudele. Lisaks on komisjon ekslikult tagasi lükanud väljapakutud kohustused, mis puudutavad ärilennukite mootorite reaktiivmootorite turgu.

565 Komisjon viitab *mutatis mutandis* oma analüüsile, mis puudutab regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootoreid, ja kordab, et koondumine tekitab turgu valitseva seisundi ärilennukite turul muu hulgas seetõttu, et koondumise tagajärjel tekkiva üksuse turuosa ja selle konkurendi turuosad erinevad üksteisest. Komisjon märgib veel, et hageja etteheited neid turge puudutavate kohustuste tagasilükkamise kohta on alusetud ja et nende põhjal ei saa teha mingeid järeldusi vaidlustatud otsuse kehtivuse kohta.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

566 Komisjon on määratlenud käesoleval juhul ühe turu, mis hõlmab kõiki ärilennukeid, kuigi ta sedastab vaidlustatud otsuse põhjenduses 32, et „need kolm lennuki kategooriat [rasked, keskmised ja kerged] ei ole üksteisega nõudluse seisukohast asendatavad hinna, kasutuskulude ning kasutuseesmärkide erinevuse tõttu”. Kuigi ta jagab selle turu kolme „kategooriasse” (sektorisse), täpsustab ta, et ei tule võtta lõplikku seisukohta küsimuses, kas need kolm kategooriat lennukeid on eraldi turud, sest see ei mõjuta konkurentsi seisukohast turule antavat hinnangut.

567 Komisjon lükkab vaidlustatud otsuse põhjenduses 436 tagasi koondumise poolte argumendid turu määratluse kohta ja rõhutab, et need argumendid põhinevad

lennukitüüpide vahelisel konkurentsil. Komisjon märgib, et „ärilennukite puhul tooteturud siiski nii määratletud ei ole, [kuna] see ei ole pakkumiste ja nõudluse tasandil asendatavuse seisukohast kooskõlas turu määratlemise põhimõtetega”.

568 Hageja põhiline argumentatsioon Esimese Astme Kohtus seisneb samade väidete kordamises, mida ta esitab regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite turu määratluse osas ja milles peamiselt väidetakse seda, et komisjon on määratlenud reaktiivmootorite turu vastavalt lennukitele, millele need on paigaldatud, mitte vastavalt nende omadustele. Nagu eespool punktis 492 ja sellele järgnevatel punktides on märgitud seoses regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukitega, on komisjon esitanud vaidlustatud otsuse põhjenduses 9 põhjused, mille tõttu tuleb lennukitele paigaldatavate mootorite turu määratlemisel arvestada lennukite vahelist konkurentsi.

569 Tuleb sedastada, et hageja ei ole esitanud Esimese Astme Kohtus ühtegi täpset argumenti ärilennukite turu määratluse kohta. Kuna ühenduse kohtu teostatava järelevalve sisulise ulatuse määravad põhimõtteliselt kindlaks hageja hagiavalduses esitatud väited ja argumendid, ei tule seda küsimust käesoleval juhul uurida. Kuna puuduvad väiksemadki konkreetsete tõendid, mis muudaks küsitavaks komisjoni analüüsi kohaldamise ärilennukite teise tasandi konkurentsile, tuleb käesolevas kohtumenetluses järeldada, et komisjon ei ole ärilennukite mootorite turu määratlemisel teinud faktiviga ega ilmset hindamisviga. Samadel põhjustel tuleb *mutatis mutandis* tagasi lükata regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite turu määratlemise vastu hageja poolt esitatud üldsõnalised argumendid (vt eespool punkt 492 jj).

570 Turgu valitseva seisundi tekkimise osas ärilennukite reaktiivmootorite turul tugineb komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 435 üksnes arvudele, mis puudutavad

ühinemisel tekkiva üksuse turuosi, ja järeldab, et turul tekib turgu valitsev seisund. Ta märgib asjasepuutuvas põhjenduses, et „kavandatud koondumise vahetuks tagajärjeks on horisontaalne kattumine ärilennukite mootorite turul, mille tulemusel tekib turgu valitsev seisund”. Ta viitab sellega seoses [50– 60]%-le (GE: [10– 20]%, Honeywell: [40–50]%) kogu sellel turul paigaldatud mootoripargi osas ning [80–90]%-le (GE: [10–20]%, Honeywell: [70–80]%) üksnes veel tootmises olevatele keskmise kategooria ärilennukitele paigaldatud mootoripargi osas, sest komisjoni sõnul on selline turuosa mõõtmise asjakohane mootoritootjate kaubandusliku võimsuse hindamiseks neil turgudel.

571 Sellega seoses tuleb märkida, et arv [50–60]% ärilennukite turust kogu paigaldatud mootoripargi osas viitab põhimõtteliselt turgu valitsevale seisundile. Väljakujunenud kohtupraktikas on sedastatud, et kuigi turuosa tähtsus võib turuti erineda, saab siiski põhjendatult järeldada, et väga suured turuosad on iseenesest — välja arvatud erandjuhtudel — tõendid turgu valitseva seisundi olemasolust (eespool punktis 101 viidatud kohtuotsus *Hoffmann-La Roche v. komisjon*, punkt 41 ja eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus *Endemol v. komisjon*, punkt 134). Lisaks leidis Euroopa Kohus eespool punktis 115 viidatud kohtuotsuses *AKZO v. komisjon* (punkt 60), et see oli nii 50%-lise turuosa puhul.

572 Hageja ei ole tõendanud ega isegi väitnud, et ärilennukite turu puhul oleksid olemas eespool punktis 115 viidatud kohtuotsuses *AKZO v. komisjon* mõeldud „erandjuhud”, mis võiksid nõrgendada järeldust, mille komisjon vaidlustatud otsuses tegi, juhindudes turuosast, mis ühinemisel tekkival üksusel oleks tekkinud kogu paigaldatava mootoripargi osas, ja mille kohaselt tekib tal sellel turul turgu valitsev seisund.

573 Igal juhul tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 88 nimetatud arv [80–90]%, mis puudutab üksnes veel tootmises olevatele keskmise suurusega ärilennukitele paigaldatud mootoriparki, mis on komisjoni sõnul väga asjakohane

näitaja mootoritootjate kaubandusliku võimsuse hindamiseks (vaidlustatud otsuse põhjendus 41), tõendab selgelt, et ühinemisel tekkival üksusel oleks olnud koondumise toimumisel turgu valitsev seisund selles valdkonnas. Kuna komisjon ei ole liigitanud seda lennukite kategooriat eraldi turuks, ei tõenda see järeldus iseenesest turgu valitseva seisundi olemasolu eraldi turul määruse nr 4064/89 artikli 2 tähenduses. Selline turuosa tõendab siiski, et ühinemisel tekkiv üksus oleks olnud asjaomase turu teatavates sektorites veel tugevam kui turul üldiselt, mis kinnitab komisjoni järeldust, et ühinemisel tekkival üksusel oleks olnud pärast ühinemist turu valitsev seisund tervel turul.

574 Eespool esitatust tulenevalt tuleb järeldada, et käesolevas kohtumenetluses ei ole tõendatud, et komisjon oleks teinud ilmse hindamisvea, järeldades, et koondumine oleks tekitanud turgu valitseva seisundi hageja ja Honeywelli ärilennukite mootorite tootmistegevuse horisontaalse kattumise tõttu.

575 Hageja kritiseerib veel otseselt ärilennukite turgu puudutavat komisjoni põhjendust seoses väidetava mõjuga, mis on GECCAG-il ostjana tema teatud tootjat eelistava ostupoliitika tõttu. Tuleb sedastada, et GECAS-e varasemat käitumist puudutava komisjoni analüüsi aluseks olevad olulised empiirilised tõendid (vaidlustatud otsuse põhjendus 121 jj ning eespool punkt 182 jj) GECCAG-i osas puuduvad. Kuna vaidlustatud otsuses puudub põhjalik analüüs, mis tõendaks, et asjaolu, et GECCAG oleks võtnud kasutusele ostupoliitika, mille alusel oleks ta ostnud lennukeid spekulatiivselt ja eelistanud tugevalt tema enda mootoriga varustatud lennukeid või isegi ostnud üksnes neid, oleks olnud ühinemisel tekkiva üksuse kaubanduslikes huvides ja et sellise poliitika omaksvõtmine oleks seega olnud tõenäoline, tuleb järeldada, et komisjoni analüüsi see osa on käesoleval juhul põhjendamata.

576 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 443 ja 444 sisalduvast analüüsist, mis puudutab ärilennukeid mõjutava pakettmüügi võimalikkust ja mida hageja on ka kritiseerinud, tuleb teha järeldus, et selline pakettmüük oli võimalik nii enne kui ka pärast koondumist, sest Honeywellil oli juba tugev seisund ärilennukite turul ning nende lennukite avioonikaga seotud ja mitteseotud toodete turgudel. Seevastu GE turuosa oli ärilennukite reaktiivmootorite osas enne koondumist väike. Isegi kui oletada, et oleks tõendatud, et pakettmüük oleks tulevikus ärilennukite sektoris tõenäoline, ei ole tõendatud, et koondumine oleks selle peamine põhjus või et see põhjustaks sellega seoses märkimisväärseid mõjusid.

577 Igal juhul tuleb märkida, et eespool punktis 399 j-j esitatud põhjustel ei ole komisjon kogunud veenvaid tõendeid, mis tõendaksid, et ühinemisel tekkiv üksus oleks selliseid võtteid tõenäoliselt kasutanud. Seetõttu tuleb teha järeldus, et komisjoni argumentatsiooni seda osa, mis puudutab ärilennukeid mõjutavat tulevast pakettmüügipraktikat, ei saa pidada teatatud koondumise tagajärjeks, mis soodustaks ühinemisel tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tekkimist sellel turul.

578 Ärilennukite turu konkurentsile avalduvate mõjude analüüsi käsitleva vaidlustatud otsuse jaost (põhjenduse 435–444) ja eriti selle põhjenduse 437 sõnastusest nähtub ühemõtteliselt, et komisjoni analüüsi kohaselt on kõik kolm eraldi jagu, mis puudutavad vastavalt horisontaalset kattumist (põhjendused 435–437), vertikaalset integreerumist (põhjendused 438–442) ja pakettmüüki (põhjendused 443 ja 444), iseseisvad ja piisavad, et põhjendada järeldust, et koondumine tekitab sellel turul turgu valitseva seisundi. Seega eespool punktides 575–577 esitatud järeldused ei nõrgesta eespool punktis 574 esitatud sedastust komisjoni analüüsi põhjendatuse kohta horisontaalse kattumise osas sellel turul.

579 Selle kohta, kas sellel turgu valitseva seisundi tagajärjel oleks tõhus konkurent ühisturul märkimisväärselt takistatud, piisab märkusest, et kuigi hageja on rõhutanud teise kriteeriumi iseseisvust abstraktselt (vt eespool punkt 84 jj), ei ole ta esitanud ühtegi argumenti, et vaidlustada eespool kirjeldatud horisontaalsest kattumisest turule põhjustatavate mõjude märkimisväärsust.

580 Igal juhul järeldeb vaidlustatud otsuse põhjenduses 567 sisalduvast üldisest järeldusest, mis loetleb üles kõik turud, mida teatatud koondumine mõjutab, et komisjon ei ole üksnes leidnud, et turgu valitsev seisund tekiks kõigil neil turgudel või et see tugevneb, vaid ta leidis ka, et sel põhjusel „oleks tõhus konkurent ühisturul oluliselt takistatud” (vt eespool punkt 90). Kui arvestada selle põhjenduse sõnastust, on komisjon kindlasti järeldanud, et turgu valitseva seisundi tekkimine ärilennukite turul seetõttu, et ühinemisel tekkival üksusel oleks [50–60]-line turuosa paigaldatud mootoripargist (vaidlustatud otsuse põhjendus 88), põhjustaks ühisturul tõhusa konkurentsi olulise takistamise. Kuna ei ole erilisi argumente või tõendeid, mis viitavad sellise takistuse puudumisele, tuleb käesolevas kohtumenetluses leida, et sellises järelduses ei ole ilmset hindamisviga.

581 Seoses hageja 14. juunil 2001 väljapakutud kohustustega tuleb märkida, et ka Honeywelli ALF502/507-mootorite tootmistegevuse loovutamise kohustus on asjakohane ärilennukite turu hindamisel, nagu mõlemad peamised pooled on kinnitanud enne kohtuistungit Esimese Astme Kohtu kirjalikule küsimusele vastamisel, sest asjassepuutuvaid mootoreid paigaldatakse mitte üksnes BAe Systems'i regioonallende teostavatele suuremõtmeliste lennukitele, vaid ka ärilennukitele [...].

582 Sellega seoses piisab, kui märkida, et hageja on jälle piirdunud väitega, et vaidlustatud otsuses sisalduv komisjoni kriitika asjassepuutuva kohustuse suhtes on põhjendamata. Komisjonil oli õigus asjaomane kohustus tagasi lükata eespool punktis 555 jj esitatud põhjustel.

c) Järeldus ärilennukite mootorite turgu mõjutavast horisontaalsest kattumisest

583 Tuleb märkida, et kuigi komisjon kinnitab, et selle otsuse osad toetavad üksteist, mistõttu oleks kunstlik hinnata iga turgu eraldatult (vt eespool punktid 40 ja 48), ei saa seda üldist kinnitust mingil juhul kohaldada kohtuotsuse käesolevas jaos uuritavate asjaolude kontekstis. Kuigi Esimese Astme Kohus on eespool sedastanud vigu, mis sisalduvad suuremõõtmeliste kommertslennukite süüteseadmete ja mootorite vertikaalset kattumist puudutavas komisjoni hinnangus, ning vigu, mis puudutavad erinevaid konglomeraatmõjusid, ei ole ükski neist vigadest selline, mis muudaks Esimese Astme Kohtu hinnangut hageja turgu valitseva seisundi tekkimise kohta ärilennukite mootorite turul koondumisest tuleneva horisontaalse kattumise tõttu, mille tagajärjeks on tõhusa konkurentsi märkimisväärne takistamine ühisturul.

584 Seetõttu tuleb käesolevas kohtumenetluses järeldada, et vaidlustatud otsuse osa, mis käsitleb ühinemisel tekkiva üksuse turgu valitseva seisundi tekkimist ärilennukite mootorite turul koondumise mõlema poole tootmistegevuse horisontaalse kattumise tõttu, mille tagajärjel oleks konkurents sellel samal turul oluliselt takistatud ühisturul, on õiguslikult piisavalt tõendatud.

3. *Meresõidukite väiksed gaasiturbiinid*

a) Turu määratlus

Poolte argumendid

585 Hageja sõnul on komisjoni väites, mis puudutab turgu valitseva seisundi tekkimist selles sektoris, turg valesti määratletud. GE ja Honeywelli turbiinid ei ole üksteisega asendatavad. Komisjon ei ole esitanud ühtegi tõendit GE ja Honeywelli vahelise konkurentsi näite kohta.

586 Komisjon tuletab meelde, et vaidlustatud otsuses ehk selle põhjendustes 472–474 on hageja sellekohastele argumentidele juba vastatud, ja leiab, et need argumendid ei vasta tegelikule olukorrale. Komisjoni sõnul saab gaasiturbiinide turge määratleda vaid väljundvõimsuse alusel, käesoleval juhul alla 10/15 megavati (MW), ja selle alusel, kas need on kasutatavad tööstuses või merenduses. Kindlaksmääratud turgu ei saa jagada väiksemateks osadeks ja koondumise tagajärjel oleks tekkinud ettevõtja, kes oleks olnud märgatavalt suurem kui tema kõige tähtsam konkurent.

Esimese Astme Kohtu hinnang

587 Kõigepealt tuleb meelde tuletada, et Esimese Astme Kohtu teostatava sisulise kontrolli ulatus on põhimõtteliselt kindlaksmääratud hageja hagiavalduses esitatud väidete ja argumentidega. Ainus meresõidukite väikseid gaasiturbiine puudutava komisjoni argumentatsiooni osa, mis hagiavalduses on vaidlustatud, on turu määratlus. Tuleb uurida, kas hageja selle kohta esitatud argumendid tõendavad, et komisjon on asjaomase turu määratlemisel teinud faktivea või ilmse hindamisvea.

- 588 Seevastu osas, kus hageja on 21. juuli 2004. aasta kirjas üritanud laiendada vaidluse ulatust ja kommenteerida komisjoni argumentatsiooni osi, mis asjaomase turu määratlust ei puuduta, on tema märkused kodukorra artikli 48 lõike 2 alusel uued väited, mis on vastuvõetamatud, nagu komisjon on ka oma 17. septembri 2004. aasta märkustes õigesti märkinud.
- 589 Komisjon esitab vaidlustatud otsuse põhjendustes 460–467 põhjused, miks ta on leidnud, et asjaomane turg oli meresõidukite väikeste gaasiturbiinide ehk turbiinide, mille väljundvõimsus on 0,5 MW–10 MW, ülemaailmne turg. Seejärel selgitab ta põhjendustes 472–474, miks koondumise poolte haldusmenetluse käigus esitatud erilised argumendid seda järeldust ei muuda.
- 590 Hageja sõnul ei ole tema ja Honeywelli turbiinid üksteisega asendatavad ja ta väidab, et asjassepuutuvate turbiinide vahel puudub konkurents, sest kaks nimetatud ettevõtjat ei osale samades hangetes.
- 591 Hageja viitab selle argumendi toetuseks hagiavalduse joonealuses märkuses 185 VT-le antud vastuse lisale 22, ja see vastus sisaldub koos kõigi oma lisadega hagiavalduse lisas.
- 592 Kuna hageja viitab hagiavalduses selle lisale, tuleb meelde tuletada, et väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb selgelt, et õiguskindluse ja hea õigusemõistmise tagamiseks peavad selleks, et hagiavaldus oleks vastuvõetav, selle aluseks olevad olulised faktilised ja õiguslikud asjaolud tulenema vähemalt kokkuvõtlikult, ent ühtselt ja arusaadavalt hagiavalduse tekstist (vt 9. jaanuari 2003. aasta otsus kohtuasjas C-178/00: Itaalia v. komisjon, EKL 2003, lk I-303, punkt 6; 6. mai 1997. aasta otsus kohtuasjas T-195/95: Guérin automobiles v. komisjon, EKL 1997,

lk II-679, punkt 20; 24. veebruari 2000. aasta otsus kohtuasjas T-145/98: ADT Projekti v. komisjon, EKL 2000, lk II-387, punkt 66; 25. juuli 2000. aasta määrus kohtuasjas T-110/98: RJB Mining v. komisjon, EKL 2000, lk II-2971, punkt 23 ja viidatud kohtupraktika; 10. aprilli 2003. aasta otsus kohtuasjas T-195/00: Travelex Global and Financial Services ja Interpayment Services v. komisjon, EKL 2003, lk II-1677, punkt 26 ja 16. märtsi 2004. aasta otsus kohtuasjas T-157/01: Danske Busvognmænd v. komisjon, EKL 2004, lk II-917, punkt 45; vt selle kohta ka 15. detsembri 1961. aasta otsus liidetud kohtuasjades 19/60, 21/60, 2/61 ja 3/61: Fives Lille Cail jt v. ülemamet, EKL 1961, lk 559, 588 ja 5. märtsi 1991. aasta otsus kohtuasjas C-330/88: Grifoni v. Euratom, EKL 1991, lk I-1045, punktid 17 ja 18). Kuigi teatud täpselt määratletud punktide osas saab hagiavalduse teksti toetada ja täiendada viidetega hagiavaldusele lisatud tõendite osadele, ei saa üldine viide kirjalikele dokumentidele, isegi kui need on hagiavaldusele lisatud, asendada õigusliku argumentatsiooni peamisi elemente, mis vastavalt eespool mainitud reeglitele peavad olema välja toodud hagiavalduses (21. mai 1999. aasta määrus kohtuasjas T-154/98: Asia Motor France jt v. komisjon, EKL 1999, lk II-1703, punkt 49). Seega ei tule arvestada seda hageja asjassepuutuvas dokumendis esitatud argumentatsiooni osa, mida saab pidada iseseisvateks väideteks ning mis on suunatud muude VT-s esitatud analüüsi aspektide kui asjaomase turu määratluse vastu.

593 Hageja on kohtuistungil seadnud kahtluse alla ka vaidlustatud otsuses komisjoni kasutatud hageja turuosa puudutavate arvude usaldusvärsuse ja märkinud, et [10–20]-line turuosa, mida määratletakse väljundvõimsuse 0,5–5 MW alusel, nagu märgitakse otsuse põhjenduses 470, on võimatu ühildada suurema 25-30%-lise 0,5–10 MW-se turuga (ka põhjendus 470, *in fine*), sest hageja toodab vaid ühte mõlemale turule kuuluvat turbiini ehk LM 500-mudelit, mille väljundvõimsus on 4,5 MW.

594 Piisab tähelepanekust, et need argumendid on hagiavalduses esitatud eraldi väitest, millega seatakse kahtluse alla väikeste gaasiturbiinide turu määratlus, ja et neid ei leidu hagiavalduses isegi kokkuvõtvalt. Tegemist on seega iseseisva väitega. See väide, mis esimest korda esitati alles kohtuistungil, on seega kodukorra artikli 48 lõike 2 alusel vastuvõetamatu, sest selles artiklis keelatakse pooltel uute väidete

esitamine kohtumenetluse käigus. Vasturääkivust ei ole ka komisjoni vaidlustatud otsuse põhjenduses 470, kus ta kinnitab otseselt, et väite 25–30%-lisest osast 0,5-10 MW turul on esitanud Honeywelli konkurendid.

595 Seevastu VT-le antud vastuse lisas 22 esitatud asjaolusid, mis on seotud turu määratlusega, võib pidada selle turu kohta hagis esitatud väidet toetavateks ja täpsustavateks.

596 Komisjoni VT-s sedastatud turu määratluse vaidlustamisel on koondumise osalised rõhutanud VT-le antud vastuse lisas 22 GE turbiinimudeli ehk LM 500 ja Honeywelli turbiinide vahelisi hinna, suuruse, kaalu ja väljundvõimsuse erinevusi.

597 Vaidlustatud otsuse põhjendusest 473 järeldub, et komisjon on koondumise osaliste turbiinide erinevusi puudutavate hageja argumentide ümberlükkamiseks tuginenud eelkõige oma turu-uuringutele. Eelkõige märgib ta põhjenduses 473 järgmist:

„Läbiviidud turu-uuring on siiski selgelt tõendanud, et nii GE kui ka [Honeywell] konkureerivad eespool määratletud turul. Turu-uuring ei ole näidanud, et GE ja [Honeywelli] meresõidukite väikeste (alla 10 MW) gaasiturbiinide erinevused oleksid piisavad, et neid saaks pidada erinevatele tooteturgudele kuuluvateks.”

598 Kuna sellel uuringul põhineva järelduse õigsus on käesolevas kohtumenetluses vaidlustatud, tuleb Esimese Astme Kohtul kontrollida, kas komisjon ei ole teinud faktiviga või ilmset hindamisviga, järeldades uuringu tulemustest, et need erinevused

ei muuda tema turu määratlust. Selleks palus Esimese Astme Kohus menetlust korraldava meetmena esitada komisjonil enda toimikust dokumendid, millega hagejal on olnud võimalus tutvuda ja mis kinnitavad eelmises punktis viidatud kahte lauset või on nende suhtes muul viisil asjakohased.

599 Komisjon on sellele küsimusele vastamiseks esitanud kolm dokumenti, ehk Rolls-Royce'i, UTC ja Solar Turbines'i vastused. Ta väidab, et need vastused „esindavad” tema turu-uuringu tulemusi, sest need kajastavad koondumise osaliste asjaomasel turul tegutseva kolme peamise konkurendi arvamusi. Hageja ei ole vaidlustanud nende vastuste esindavat laadi vaid piirdub märkusega nende vaheliste erinevuste kohta ja kritiseerib nende tõenduslikku jõudu. Oluline on märkida, et ta ei ole viidanud konkurentide vastustele, mis muudaksid komisjoni asjaomast seisukohta.

600 Rolls-Royce'i vastus, vähemalt Esimese Astme Kohtule esitatud mittekonfidentsiaalne tekst, on ebaselge osas, kus märgitakse vastusena asjassepuutuva dokumendi küsimusele nr 38, et vaid hageja ja Rolls-Royce tegutsevad asjaomasel turul. On siiski kindel, et Honeywell tegutses meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turul, millest talle kuulus isegi oluline turuosa. Tegemist on seega selle asjaolu ilmse Rolls-Royce'i poolse tähelepanuta jätmisega. Samas dokumendis märgib ta küsimusele nr 40 antud vastuses, et hageja ja Honeywell konkureerivad üksnes tööstuses kasutatavate väikeste gaasiturbiinide turul. Tuleb järeldada, et neile kahele küsimusele antud Rolls-Royce'i vastuste põhjal ei saa otsustada, kas hageja ja Honeywell konkureerivad meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turul.

601 Komisjoni küsimustele nr 32, 34 ja 36 antud Rolls-Royce'i vastustest nähtub siiski ka see, et komisjoni esitatud määratlus meresõidukite väikeste gaasiturbiinide, mille väljundvõimsus on 0,5–10 MW, turust oli mõistlik ja et asjassepuutuva äriühingu

sõnul mingi „muu tegur” või „muu asjaolu” ei omanud asjaomase turu määratlemisel tähtsust. Need Rolls-Royce'i vastuse osad kinnitavad seega komisjoni seisukohta.

- 602 P & W emattevõtja UTC vastus kinnitab komisjoni seisukohta osas, kus ta kinnitab, et koondumise osalised konkureerisid. Ta kinnitab küsimusele nr 50 antud vastuses selgelt, et hageja ja Honeywell konkureerivad otseselt ja kaudselt meresõidukitel ja tööstuses kasutatavate gaasiturbiinide osas, mille väljundvõimsus on 0,5–15 MW.
- 603 UTC märgib seoses turu asjakohase määratlusega küsimusele nr 43 antud vastuses, et tööstuse turbiine ei saa kasutada meresõidukitel, ja küsimusele nr 44 antud vastuses, et kuigi künnis, mille alusel üksteisest eristada meresõidukite väikseid ja suuri gaasiturbiine, oleks suhteliselt subjektiivne ja kuigivõrd meelevaldne, peetakse mõnikord künniseks *ca* 13 MW. Ta märgib küsimusele nr 46 antud vastuses seoses võimalike „muude teguritega”, mis võivad mõjutada turu määratlust, et kriteeriumid, mida komisjon on märkinud turbiinide lõppkasutuse ja väljundvõimsuse kohta, on turu määratluse seisukohast asjakohased. Need vastused toetavad seega meresõidukite väikeste gaasiturbiinide ja tööstuse gaasiturbiinide vahelist eristamist, ja kinnitavad, et meresõidukite väikseid ja suuri turbiine on võimalik eristada nende väljundvõimsuse alusel, kusjuures asjakohane künnis on veidi üle 10 MW.
- 604 Lõpetuseks on Solar Turbines'i vastus vastuolus komisjoni sedastatud turu määratlusega osas, kus asjaomane äriühing leiab, et ei ole vaja eristada meresõidukite gaasiturbiine ja tööstuse gaasiturbiine (lehekülj numbriga 03812) ega eristada turbiine väljundvõimsuse alusel (lehekülj numbriga 03809). Seevastu tuleb sedastada, et osas, kus Solar Turbines pooldab väga laia turu määratlust, on tema seisukoht vastuolus ka hageja seisukohaga, sest hageja sõnul tema ja Honeywelli väikeste turbiinide suuruse ja kaalu erinevustest tulenevalt ei kuulu need tooted samale turule.

- 605 Solar Turbines on veel kinnitanud komisjoni küsimusele nr 8 vastates, et hageja ja Honeywell konkureerivad tööstusele ja meresõidukitele mõeldud gaasiturbiinide müügis. Seoses kohtuistungil esitatud hageja argumendiga, et Solar Turbines on jätnud koondumise osaliste erinevate turbiinide loetelust välja ainult meresõidukitele mõeldud hageja väiksed gaasiturbiinid ehk LM 500, on piisav märkida, et see toodete loetelu on selgelt mitteammendav, sest see lõpeb sõnadega „ja teised tooted”. Sellisest väljajätmisest ei saa järeldada, et — vastupidi sellele, mida Solar Turbines otseselt kinnitab — Solar Turbines viitas üksnes teistele turbiinidele kui neile, mida komisjon on pidanud meresõidukite väikesteks gaasiturbiinideks.
- 606 Eespool nimetatud VT lisast 22 nähtub veel, et hageja ja Honeywell on viie viimase aasta jooksul osalenud ühe korra samal avalikul hankel, kuid hageja pakkumine lükati tagasi, sest see ei vastanud märgitud tehnilistele nõuetele. Sellega seoses tuleb märkida, et asjaomasel turul on väga vähe avalikke hankeid, sest sama lisa alusel osales Honeywell samas ajavahemikus üldse kokku kuuel hankel ja võitis neist kaks. Seega asjaolu, et pooled on osalenud vaid ühe korra samal avalikul hankel, ei tähenda iseenesest seda, et nende tooted ei kuuluks samale turule.
- 607 Võttes arvesse eespool uuritud kolme vastuse sisu tervikuna ning VT-le antud vastuse lisas 22 olevat dokumenti, ei ole käesoleval juhul tõendatud, et komisjon oleks teinud ilmse hindamisvea, järeldades toimikus sisalduvate tõendite põhjal, et oli olemas meresõidukite gaasiturbiinidele väljundvõimsusega 0,5–10 MW ülemaailmne turg ja et sellel turul tegutsesid nii hageja kui ka Honeywell.
- 608 Pärast kohtuistungil Esimese Astme Kohtu esitatud küsimust ja suulise menetluse uuendamise raames toimunud kirjavahetust ilmnes, et komisjon ei olnud esitanud

küsimusi mõlema koondumise osalise ainsale Euroopa Majanduspiirkonnas asuvale kliendile väikeste gaasiturbiinide ülemaailmsel turul, kuigi hageja oli teavitanud tema olemasolust „CO” blanketil. Selline kohtuistung järgselt hageja märgitud asjaolu ei muuda siiski eelmises punktis nimetatud järeldust, sest hageja ei ole tõendanud ega isegi väitnud, et tema või Honeywelli kliendi küsitlemata jätmine oleks võinud moonutada vaidlustatud otsuses komisjoni sedastatud turu määratlust.

- 609 Käesolevas asjas ei ole seega tõendatud, et komisjon tegi ilmse hindamisvea meetodi tõttu, mida kasutades ta viis läbi uuringu meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turu määratlemiseks.

b) Kohustused

Poolte argumendid

- 610 Hageja tegi ettepaneku, et Honeywell loovutab osaluse tema turbiine turustavas äriühingus Vericor. Esimese Astme Kohtus ta vaid kinnitas hagiavalduses esitatut, et vaidlustatud otsuses sisalduv kohustusi puudutav komisjoni kriitika oli täiesti põhjendamata. Ta ei selgita siiski, miks asjaomane kriitika on põhjendamata ega esita selle kohta tõendeid.
- 611 Komisjon märgib, et kohustuste tagasilükkamist puudutav GE kriitika seisneb alusetutes argumentides, millest ei saa teha mingit järeldust vaidlustatud otsuse kehtivuse kohta.

Esimese Astme Kohtu hinnang

- 612 Nagu eespool punktis 555 märgitud, saab poolte väljapakutud struktuuriliste kohustustega nõustuda vaid siis, kui komisjon näeb, et nende täitmine on võimalik.
- 613 Teatatud koondumise osalised on 14. juuni 2001. aasta esimeses kohustuste seerias seoses väikeste gaasiturbiinidega välja pakkunud, et Honeywell loovutab 50% enda osalusest äriühingus Vericor, mis on võrdsete osalustega ühissetevõte, mille kaudu Honeywell müüb meresõidukite väikseid gaasiturbiine ja milles MTU-le kuulub ülejäänud 50% (vt vaidlustatud otsuse 494 põhjendus).
- 614 Kuna vastuväited, mida komisjon on esitanud nende kohustuste kohta, on üksnes praktilist laadi, tuleb sedastada, et komisjon nõustub vaidlustatud otsuse põhjenduses 518 kaudselt sellega, et Honeywelli poolt täieliku kontrolli andmine MTU-le äriühingus, mis müüb tema turbiine, võimaldaks ära hoida sellise turgu valitseva seisundi tekkimise turul, millel oleksid konkurentsile kahjulikud tagajärjed. Kohtuistungil selle kohta esitatud komisjoni argumendid, mille kohaselt selle kohustusega ei saaks asjaomaselt turult kõrvaldada horisontaalset kattumist, ei saa muuta otsuse enda sisu kohta tehtud analüüsi.
- 615 Komisjon märgib siiski vaidlustatud otsuse põhjenduses 518, et kohustusega sätestatud loovutuse toimumine eeldab „kõigi vajalike lubade” saamist vastavalt Ameerika Ühendriikide ekspordi eeskirjadele. Seetõttu leiab ta, et ta ei saanud nõustuda kohustusega sellisel kujul, nagu see esitati, sest juhul, kui Ameerika Ühendriikide pädevad ametiasutused oleksid keeldunud loa andmisest, oleks kohustus selles mõttes täidetud, et ühinemisel tekkiv üksus oleks teinud kõik, mida nõutakse, kuigi loovutamist poleks toimunud. Komisjon märgib veel, et väljapakutud

kohustuses ei täpsustatud, millised olid asjassepuutuva loa andmist reguleerivad sätted ja eelkõige seda, kas tegemist oli piiratud pädevuse või kaalutusõigusega. Ta lisab, et esineb ka probleem seoses „loovutatud äritegevuse tõenäolise tootmiskulude kasvuga, kui erinevalt Honeywellist ostja helikopterite mootoreid ei tooda”.

616 Kuna hageja piirdub Esimese Astme Kohtus kinnitusega, et komisjoni esitatud väidetavad raskused seoses kohustusega on täiesti põhjendamata, tuleb sedastada, et ta ei ole esitanud konkreetseid argumente ega tõendeid, mis seaksid kahtluse alla komisjoni hinnangu põhjendatuse seoses väljapakutud loovutamise teostatavusega.

617 Eelkõige tuleb järeldada, et komisjonil oli õigus lükata koondumise osaliste väljapakutud kohustus tagasi, sest sellel ei ole hüpoteetilisuse tõttu mingit praktilist väärtust, kuna selle toimumine sõltub täielikult kolmanda riigi ametiasutuste otsusest. Kui hageja ei saanud tagada kohustuse täitmist, oleks ta pidanud välja pakkuma teise kohustuse juhuks, kui loovutus osutub teostamatuks.

618 Eespool toodust tulenevalt ei ole käesolevas asjas tõendatud, et komisjon oleks teinud ilmse hindamisvea, leides, et juhtumi asjaoludel ei saanud heaks kiita kohustust sellisel kujul, nagu koondumise osalised olid selle välja pakkunud. Seetõttu ei tule seda kohustust arvesse võtta ja asjaolu, et see on välja pakutud, ei saa mõjutada vaidlustatud otsuses komisjoni tehtud analüüsi meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turu kohta.

c) Järeldus meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turgu mõjutavast horisontaalsest kattumisest

619 Vaatamata komisjoni kinnitusele, et tema otsuse osad toetavad üksteist, mistõttu oleks kunstlik hinnata kõiki turge eraldatult (vt eespool punktid 40 ja 48), tuleb märkida, et seda üldist kinnitust ei saa mingil juhul kohaldada kohtuotsuse käesolevas jaos uuritavate asjaolude kontekstis. Kuigi Esimese Astme Kohus on tuvastanud vigu, mis sisalduvad suuremõõtmeliste kommertslennukite süüteseadmete ja mootorite vertikaalset kattumist käsitlevates komisjoni hinnangutes, ning vigu, mis puudutavad erinevaid konglomeraatmõjusid, ei mõjuta ükski neist vigadest tema järeldust, et hagejal tekib turgu valitsev seisund meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turul koondumisest tuleneva horisontaalse kattumise tõttu, mille tagajärjel on tõhus konkurents ühisturul märkimisväärselt takistatud.

620 Käesolevas kohtumenetluses tuleb järeldada, et vaidlustatud otsuse osa, mille kohaselt tekib hagejal turgu valitsev seisund koondumise mõlema osalise tootmistegevuse vahelise horisontaalse kattumise tõttu meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turul, mille tagajärjel on ühisturul tõhus konkurents sellel turul märkimisväärselt takistatud, on õiguslikult piisavalt tõendatud.

F — *Menetlusnormi rikkumist käsitlevad väited*

621 Hageja esitab sellega seoses neli eraldi väidet, mis puudutavad teatavate dokumentidega tutvumise õiguse väidetavat rikkumist, teatavate dokumentidega

tutvumise võimaldamist liiga hilja, VT-le vastamiseks antud lühikest tähtaega ja väidetavaid menetlusnormide rikkumisi, mis on seotud ärakuulamise eest vastutava ametniku volitustega.

1. *Esiolgu märgused*

a) Poolte argumendid

⁶²² Hageja tuletab kõigepealt meelde, et ühenduse õigusnormide, kohtupraktika ja 7. detsembril 2000 Nizzas välja kuulutatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta (EÜT C 364, lk 1, edaspidi „põhiõiguste harta”) kohaselt on kaitseõiguste järgimine ühenduse õiguse üldpõhimõtte, mida tuleb tagada kõigis menetlustes, sealhulgas koondumist puudutavates komisjoni menetlustes. Selliste õiguste järgimine eeldab, et puudutatud ettevõtjale antakse juba haldusmenetluses võimalus tutvustada tõhusalt oma seisukohta komisjoni esitatud faktiliste asjaolude, vastuväidete ja väidetavalt toimunu õigsuse ja asjakohasuse kohta.

⁶²³ Toimikuga tutvumise õigus on üks menetlustagatistest, millega soovitakse tagada ärakuulamisõiguse efektiivne teostamine. Lisaks eeldab poolte protsessuaalse võrdsuse põhimõtte, et asjaomane ettevõtja tunneb toimikut samavõrd kui komisjon, kuna komisjoni ülesanne ei ole otsustada, millised võivad kaitseõiguse seisukohast olla kasulikud dokumendid.

⁶²⁴ Menetlustagatiseid on koondumiste puhul väga olulisel kohal. Koondumist puudutavas menetluses tekib kõigepealt küsimus põhiõigusest omandile. Teiseks on komisjoni otsusel tegelikult lõplikud mõjud, sest hagi mõjususe on piiratud tähtaegadega ja seetõttu, et komisjoni otsusega määratakse ära, kas koondumine

tegelikult õnnestub või mitte. Kolmandaks mõjutab koondumise peatamine negatiivselt poolte huve. Neljandaks on koondumise osalised haavatavad enda huve kaitsvate konkurentide vastuväidete suhtes. Viiesandaks ei saa koondumise õigusvastase keelamisega põhjustatud kahju täielikult hüvitada. Kuuendaks ei ole praktikas kasutatav ka ükski ajutine meede, sest ettevõtjad ei saa ühineda ajutiselt.

⁶²⁵ Otsused, mille tegemisel on rikutud olulisi menetlustagatise, tuleb tühistada, kui on võimalik, et pooltel tekkis sellest kahju (20. aprilli 1999. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-305/94—T-307/94, T-313/94—T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 ja T-335/94: Limburgse Vinyl Maatschappij jt v. komisjon, EKL 1999, lk II-931), sest vastasel korral rikutakse Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artiklit 6. Esiteks ei saa komisjoni pidada koondumise asjas sõltumatuks ega erapooletuks, sest ta on enda asjas samaaegselt seadusandja, täideviija, hageja ja kohtumõistja. Teisalt ei saa haldusmenetluses tehtud menetlusnormide rikkumist heastada Esimese Astme Kohtus, sest tema roll piirdub kohtuliku järelevalvega (29. juuni 1995. aasta otsus kohtuasjas T-30/91: Solvay v. komisjon, EKL 1995, lk II-1775, punkt 98).

⁶²⁶ GE rõhutab komisjoni kostja vastusele antud vastuses koondumismenetluse erilist olemust, mis eeldab erinevat kaitsetaset, kuid mitte tingimata tugevamat ega nõrgemat kaitset kui pakutakse konkurentsieeskirjade rikkumisel. Komisjon ei ole tema sõnul hinnanud õigesti asjassepuutuvaid huve seoses asjast huvitatud kolmandate isikute ärakuulamise ajastusega, ega tasakaalustatusega ärivaladuste kaitsmiseks.

⁶²⁷ Komisjon tunnustab kaitseõiguste tähtsust konkurentsiasjades. Ta rõhutab siiski, et hageja näib ise olevat rohkem häiritud koondumise kontrolli menetlusest ja

kohtuliku järelevalve menetlusest kui viisist, kuidas komisjon haldusmenetluse käesolevas asjas korraldas.

628 Komisjoni sõnul teeb GE vea, kui ta viitab Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artiklile 6. Esiteks on Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni põhimõtete järgimine tagatud ühenduse õiguse üldpõhimõtete-ga. Teiseks ei ole koondumise läbiviimise õigus põhiõigus ja isegi kui seda eristatakse, siis ei eelda selline õigus paremat kaitset, kui antakse karistustega lõppevates menetlustes.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

629 Kõigepealt tuleb märkida, et toimikuga tutvumise õiguse eesmärk konkurentsiasja-des on anda vastuväiteteatise adressaatidele võimalus tutvuda komisjoni toimikus sisalduvate tõenditega, et nad saaksid esitada tõhusalt oma seisukohti järelduste kohta, mida komisjon on asjassepuutuvate tõendite põhjal vastuväiteteatises teinud. Õigus tutvuda toimikuga on põhjendatud vajadusega tagada asjaomastele ettevõtja-tele võimalus ennast tõhusalt kaitsta asjassepuutuvas vastuväiteteatises nende vastu esitatud vastuväidete eest (eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus *Endemol v. komisjon*, punkt 65).

630 Komisjon saab siiski keelata juurdepääsu teatavatele dokumentidele, eelkõige teiste ettevõtjate ärisaladusi sisaldavatele dokumentidele või nende osadele, komisjoni sisedokumentidele, teabele, mille põhjal saab kindlaks teha anonüümseks jääda soovivaid kaebuse esitajaid ning teabele, mis on komisjonile esitatud tingimusel, et selle konfidentsiaalsus säilib (eespool punktis 306 viidatud kohtuotsus *BPB*

Industries ja British Gypsum v. komisjon, punkt 29, mida ei ole muudetud apellatsioonimenetluses 6. aprilli 1995. aasta otsusega kohtuasjas C-310/93 P: BPB Industries ja British Gypsum v. komisjon, EKL 1995, lk I-865, punktid 26 ja 27).

631 Esimese Astme Kohus on seevastu juba otsustanud, et kuigi ettevõtjatel on õigus kaitsta oma ärisaladust, peab selle õiguse kaitsmine olema tasakaalus kaitseõiguse tagamisega (29. juuni 1995. aasta otsus kohtuasjas T-36/91: ICI v. komisjon, EKL 1995, lk II-1847, punkt 98). Komisjon võib vastandlike huvide arvessevõtmiseks koostada ärisaladusi või muid tundlikke andmeid sisaldavate dokumentide mitte-konfidentsiaalseid versioone (viidatud kohtuotsus ICI v. komisjon, punkt 103). Esimese Astme Kohus leiab, et samu põhimõtteid tuleb kohaldada määruse nr 4064/89 alusel uuritavate koondumisasjade toimikuga tutvumisele, kuigi selliste põhimõtete kohaldamisel tuleb mõistlikult arvestada kiiruse nõudega, mis iseloomustab üldiselt määruses sätestatud (eespool punktis 84 viidatud kohtuotsus Kaysersberg v. komisjon, punkt 113 ja punktis 115 viidatud kohtuotsus Endemol v. komisjon, punktid 67 ja 68). Vastupidi hageja poolt väidetule puudub vajadus koondumise kontrollimisel kaitseõiguste tagamiseks kohaldada erinevat või laiemat kaitset kui seda antakse õigusrikkumiste asjades.

632 Lisaks nähtub kohtupraktikast, et menetlusnormi rikkumine rikub kaitseõigusi vaid siis, kui sellel on olnud konkreetne mõju puudutatud ettevõtjate võimalusele ennast kaitsta (vt selle kohta 15. märtsi 2000. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-25/95, T-26/95, T-30/95—T-32/95, T-34/95—T-39/95, T-42/95—T-46/95, T-48/95, T-50/95—T-65/95, T-68/95—T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95: Cimenteries CBR jt v. komisjon, nn Tsemendi kohtuotsus, EKL 2000, lk II-491, punktid 852-860). Kaitseõiguste tagamiseks kehtestatud normide rikkumine võib mõjutada haldusmenetluses tehtud otsuse kehtivust üksnes siis, kui on tõendatud, et haldusmenetluses oleks võidud jõuda teistsugusele lõpptulemusele, kui neid norme ei oleks rikutud (vt selle kohta eespool punktis 516 viidatud 17. detsembri 1991. aasta otsus Hercules Chemicals v. komisjon, punkt 56 ja eespool punktis 549 viidatud kohtuotsus Atlantic Container Line jt v. komisjon, punktid 340 ja 430).

633 Kuna käesolevas asjas väljatoodud kaitseõiguste rikkumised on seotud komisjoni argumentatsiooni osadega, mille osas Esimese Astme Kohus on eespool leidnud, et neid ei ole tõendatud õiguslikult piisavalt, ei saa need mõjutada käesoleva kohtumenetluse lõpptulemust. Isegi kui oletada, et sellised kaitseõiguste rikkumised oleksid tõendatud, saavad need nõrgendada üksnes komisjoni argumentatsiooni osi, millega need on seotud ja mille Esimese Astme Kohus on muudel põhjustel juba tagasi lükanud. Seetõttu tuleb hageja esitatud iga argumendi puhul kindlaks teha, millise komisjoni argumentatsiooni osaga see on seotud.

2. *Õigus tutvuda teatud dokumentidega*

a) Poolte argumendid

634 Hageja sõnul ei ole komisjon võimaldanud tal tutvuda oluliste dokumentidega või teatava osaga neist põhjusel, et need on konfidentsiaalsed. Ta tugines vaidlustatud otsuses dokumentidele, millega hagejal puudus võimalus tutvuda, või ei ole andnud võimalust tutvuda dokumentidega, mis oleksid võinud olla kasulikud GE kaitseõiguste seisukohast (eespool punktis 506 viidatud kohtuotsus AEG v. komisjon, punktid 24–30 ja eespool punktis 632 viidatud Tsemendi kohtuotsus). Komisjon on kohustatud koostama ammendava loetelu kõigist saadud dokumentidest. Hageja palvetele vaatamata ei suutnud komisjon ühelgi korral kinnitada, et toimik on ammendav. Ei saa nõustuda sellega, et komisjon võimaldab tutvuda vaid nende dokumentidega, millele ta tugineb, ja keeldub andmast võimalust tutvuda dokumentidega, mis võivad osutada kasulikuks kaitse seisukohast.

635 Eelkõige märkis komisjon kaebuste olemasolu alles pärast VT-d ja andis talle võimaluse nende sisuga tutvuda üksnes 11-realise kokkuvõtte alusel, kus teavitatakse teatavate lennuettevõtjate kaebustest, kuid mitte teiste selle tööstuse ettevõtjate seisukohtadest. Kokkuvõtte anonüümsetest tunnistustest, mis on väidetavalt antud tema kahjuks, ei võimaldanud GE-l vaidlustada selle sisu ega kasutamist. Selliste

kaebuste keskne roll lõplikus otsuses nähtub siiski selgelt komisjoni avaldustest ja vaidlustatud otsuse põhjendusest 391. Lisaks võisid asjassepuutuvad kaebused sisaldada teavet, mida oleks saanud kasutada GE kaitsmiseks. GE täpsustab, et temal või Esimese Astme Kohtul on võimatu määratleda täpset rolli, mis neil tõenditel on olnud vaidlustatud otsuses. Vaidlustatud otsus tuleks järelikult tühistada juba üksnes sel põhjusel (eespool punktis 625 viidatud kohtuotsus *Solvay v. komisjon*, punkt 93 jj).

- 636 Teiseks ei ole GE saanud võimalust tutvuda märkustega, mida kolmandad isikud, eelkõige Rolls-Royce 2. aprillil 2001 ja UTC 30. jaanuaril, 21. veebruaril ja 22. märtsil 2001 on komisjonile esitanud. Näib, et muudki kolmandad isikud on selliseid märkusi esitanud ilma, et GE-d oleks sellest teavitatud.
- 637 Kolmandaks on komisjon andnud kolmandate isikute märkustele, millest hagejat teavitati, liiga ulatusliku konfidentsiaalsuse, sest nende sisust oli välja jäetud nii suur osa, et hagejal oli praktiliselt võimatu neid dokumente asjakohaselt uurida või hinnata. Eelkõige puudutab see vastust, mille Rolls-Royce andis komisjonile 21. märtsi 2001. aasta kirjas, UTC 24. aprilli 2001. aasta märkusi ja ILFC märkusi. On väga ebatõenäoline, et kogu seda välja jäetud teavet saab tegelikult pidada ärisaladuseks.
- 638 Neljandaks ei olnud GE-l võimalik tutvuda täielikult professor Choi aruandega, mis oli aluseks komisjoni segapakettmüügi teooriale. Asjaolu, et komisjon lõpuks loobus sellest mudelist, ei vabanda sellist tegu. Esiteks on komisjon jäänud vaidlustatud otsuses asjassepuutuva mudeli põhjal tehtud järelduste juurde (põhjendused 349–355), kuigi ta ei ole esitanud nimetatud järelduste kohta ühtegi alternatiivset tõendit. Teiseks ei ole hageja sellise piiratud tutvumisõiguse tõttu suutnud veenda komisjoni selles, et vaidlustatud otsuses olulisel kohal olevat segapakettmüügi teooriat ei saa kohaldada, kuigi ta on suutnud veenda teda selles, et Choi mudelist tuleb loobuda. Kolmandaks oli Choi mudel aluseks kolmandatele isikutele saadetud küsimustele.

- 639 Kuigi hageja on esitanud korduvaid palveid ja pakkunud välja, et tema ökonomistid kohustuvad asja hoidma konfidentsiaalsena, ei ole hageja saanud teavet, milliseid andmeid on selles mudelis kasutatud, sest asjassepuutuva mudeli tellijaks olnud Rolls-Royce on selle ära keelanud. Vastavalt komisjoni teatisele toimikutele juurdepääsu käsitlevate taotluste läbivaatamise sisemiste protseduurireeglite kohta EÜ asutamislepingu artiklites [81] ja [82], ESTÜ asutamislepingu artiklites 65 ja 66 ning nõukogu määruses (EMÜ) nr 4064/89 sätestatud juhtudel (EÜT 1997 C 23, lk 3, edaspidi „toimikule juurdepääsu teatis”) ja eelkõige selle punktidele I A 2, II A 1.3 ja I B oleks komisjon pidanud kaitseõiguste tagamiseks jätkma Rolls-Royce’i konfidentsiaalsustaotluse arvesse võtmata.
- 640 Hageja ei ole ka saanud teada, kes olid need välisökonomistid, kellele komisjon tegi ülesandeks Choi mudeli uurimise, ja talle ei ole esitatud nende aruandeid, mille olemasolu nähtub VT joonealusest märkusest 175 ning punktidest 567 ja 568. Vastusena Esimese Astme Kohtu küsimusele on komisjon esitanud oma 26. aprilli 2004. aasta vastuste hulgas käesoleva asja haldusmenetluses tema nõustajaks palgatud ökonomist professor Vives’i aruande ning professor Vives’i ja komisjoni ametnike vahelised elektroonilised kirjad ja lepingu, mille alusel komisjon professori teenuseid ostis. Hageja on kohtuistungil märkinud, et ta oleks võinud kasutada neid dokumente enda kaitsmisel eelkõige osas, kus professor Vives on kritiseerinud komisjoni põhjenduste teatud aspekte.
- 641 Komisjon on ka korduvalt keeldunud GE juurdepääsust andmetele (või turu-uuringutele), mis on saadud konkurentidelt Choi mudeli alusel esitatud küsimuste põhjal ja mis on ilmselt VT punktide 567 ja 568 aluseks, ega ole võimaldanud tal nende andmetega tutvumist isegi nii, et tundlik teave oleks esitatud teatud arvude vahemikena.
- 642 Viiendaks ei saanud GE kasutada oma juurdepääsuõigust sisedokumentideks liigitatud dokumentidele. 96-st dokumendist, millega tutvumise on komisjon sel põhjusel keelanud, on ilmnenu, et kümmet neist on kirjeldatud kui faksid kolmandatelt isikutelt, mistõttu nende konfidentsiaalsetena käsitlemine õigusvas-

tane. Komisjon on esitanud 18. mail 2004 vastusena Esimese Astme Kohtu küsimusele 11 dokumenti, mis ei ole konfidentsiaalsed, ja mittekonfidentsiaalsed kokkuvõtted kolmest konfidentsiaalsest dokumendist, mis olid ekslikult liigitatud sisedokumentideks. Hageja viitas kohtuistungil osadele nendest dokumentidest ja märkis, et sellega, et ta ei ole saanud haldusmenetluses nende dokumentidega tutvuda, on rikutud lubamatult tema kaitseõigusi, mistõttu vaidlustatud otsus tuleb tühistada.

643 Kuuendaks ei ole hageja saanud esitada kolmandate isikute märkuste kohta omapoolseid märkusi nende turutestide tegemise ajal, mille põhjal komisjon on lükanud tagasi struktuurilised kohustused eelkõige regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite, meresõidukite väikeste gaasiturbiinide ja süüteseadmete osas. Sellega seoses rõhutab ta, et kõik loovutamise ettepanekud on tagasi lükatud tema konkurentide esitatud argumentide alusel.

644 Komisjon kinnitab, et GE-l on olnud võimalus tutvuda kõigi komisjoni vastuväidetega, mis tema vastu on esitatud, eelkõige tänu VT-le, millest piisab ka enda tõhusaks kaitsmiseks käesolevas asjas.

645 Hagejat on teavitatud komisjonile laekunud kaebuste sisust. Komisjon tuletab meelde, et tal tuleb igal juhul tugineda üksnes enda nimetatud tõenditele. Kaebuste koostajate nimedest ja kaebuste sisust teavitamine ei oleks lisanud midagi märkimisväärset poolte teadmisele asjast ja nende kaitsevõimalustele. Eelkõige vastab see tõele seoses lennuettevõtja mainimisega põhjenduses 391, sest ainult kinnituse sisul on tähtsust.

646 Komisjon märgib seoses Choi mudeliga, et otseselt GE esitatud menetlusprobleemide tõttu keeldus ta tuginemast asjassepuutuvalle mudelile, milles sisalduvad arvandmed olid ärisaladus.

647 Kolmandate isikute märkustest olid hageja nimetatud Rolls-Royce'i ja UTC ettekanded vaid kokkuvõtted muredest, mida nad olid juba esitanud ja need ei sisaldanud midagi sellist, mida oleks saanud anda GE-le kasutusse. Komisjon tuletab meelde seoses teatavate konfidentsiaalsete lõikude väljajätmisega, et koondumise osaliste ning ILFC-i Rolls-Royce'i ja UTC vahelised konkurentsisuhted seletavadki asjaolu, miks teave oli ärisaladus.

648 Seoses turustestidega ja arvestades kohustuste ebapiisavust märgib komisjon, et ta viis läbi lihtsa tehnilise kontrolli, seda eriti kolmandate isikute osas, ja selle tulemused on edastatud GE-le. Lisaks ei pidanud hageja vastama kolmandate isikute, vaid komisjoni seisukohtadele.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

649 Komisjon märgib õigesti, et seoses toimikuga tutvumisega tuleb eristada ainult isiku kahjuks tulevat teavet sisaldavaid tõendeid ja dokumente, mis on ise või sisaldavad isiku suhtes kasulikke tõendeid. Kahjustavad tõendid on asjakohased vaid ulatuses, kus komisjon neile tugineb, millisel juhul on neist teavitamine oluline, kuid kui ta neile ei tugine, ei mõjuta nende esitamata jätmine mingil viisil menetluse seaduslikkust. Vastupidi, kui ilmneb, et hagejal ei ole olnud haldusmenetluses võimalust tutvuda talle kasuks tulevate dokumentidega ehk tõenditega, mis oleksid võinud olla kasulikud tema kaitse ettevalmistamiseks ja mille tõttu haldusmenetluses oleks jõutud teistsugusele lõpptulemusele, kui hageja oleks saanud neile viidata, tuleb üldjuhul pidada vaidlustatud otsuse arutluskäiku, mida selline dokument mõjutab, viga sisaldavaks.

- 650 Lisaks tuleb veel meelde tuletada, et vastavalt kohtupraktikale võib konfidentsiaalsustaotlus õigustada konkurentsimenetluses juurdepääsu keeldu kolmandatelt isikutelt pärinevatele dokumentidele, nagu näiteks kaebused. Euroopa Kohus on märkinud eespool punktis 630 viidatud 6. aprilli 1995. aasta otsuses: BPB Industries ja British Gypsum v. komisjon, et turgu valitseva seisundiga ettevõtja võib võtta sunnimeetmeid selliste konkurentide, tarnijate või klientide suhtes, kes on teinud komisjoni läbiviidud uurimises koostööd, ja et sel juhul kolmandad ettevõtjad, kes annavad komisjoni uurimise käigus talle dokumendid, mille osas nad leiavad, et nende andmine võib põhjustada nende suhtes sunnimeetmete võtmise, annavad nad need üksnes selle teadmisega, et nende esitatud konfidentsiaalsustaotlust arvestatakse. Ta järeldas seega, et Esimese Astme Kohus leidis õigesti, et komisjon võis juurdepääsu sellistele dokumentidele keelata konfidentsiaalsuse alusel (vt selle kohta ka eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus Endemol v. komisjon, punkt 66 jj).
- 651 Seejärel tuleb uurida hageja konkreetseid argumente selle kohta, et ta ei saanud dokumentidega tutvuda.
- 652 Kõigepealt tuleb märkida seoses lennuettevõtjate kaebustega, et need pidid sisaldama juba nende olemusest tulenevalt hagejale kahjuks tulevaid asjaolusid. Seega vastavalt eespool tehtud eristusele olid need asjakohased üksnes ulatuses, milles komisjon kordas nende sisu VT-s. Lisaks kinnitab komisjon Esimese Astme Kohtus, eelkõige Esimese Astme Kohtu küsimustele 26. aprillil 2004 antud kirjalikes vastustes, et eranditult kõik lennuettevõtjad olid nõudnud anonüümsust. Seetõttu anti hagejale võimalus tutvuda vaid asjassepuutuvate dokumentide kokkuvõttega (vt ärakuulamise eest vastutava ametniku aruande punkt 3).
- 653 Kuna lennuettevõtjad on eraldi nõudnud kaebuste anonüümsust ja konfidentsiaalsust, tuleb järeldada, et komisjonil oli õigus anda koondumisest teatanud pooltele võimalus tutvuda kaebustega nende kokkuvõtte vormis. Selline piiratud tutvumisvõimalus on tasakaalustatud lahendus, mis on heaks kiidetud ka kohtupraktikas ja

mis võimaldab võimaluse korral ühildada ühelt poolt koondumisest teatanud poolte ja teiselt poolt kaebajate vastandlikke huvisid (vt analoogia alusel eespool punktis 632 nimetatud Tsemendi kohtuotsus, punktid 142–144 ja 147 ja viidatud kohtupraktika). Seoses hageja argumendiga, et need kaebused võisid sisaldada talle kahjuks tulevate asjaolude hulgas teatavaid asjaolusid, mida ta oleks saanud kasutada enda kaitseks, tuleb märkida, et selle argumendi põhjendatust ei saaks kontrollida ilma asjassepuutuvate kaebuste konfidentsiaalsust ja järelikult eespool nimetatud tasakaalu rikkumata, sest nende esitamine Esimese Astme Kohtule eeldaks põhimõtteliselt ka nende esitamist hagejale vastavalt kodukorra artikli 67 lõike 3 esimesele lõigule.

654 Hageja väidetud asjaolu, et asjassepuutuvad kaebused võisid sisaldada asjaolusid, millele ta oleks saanud enda kasuks tugineda, ei saa muuta küsitavaks komisjoni käesolevas asjas tehtud tasakaalustatud lahendust ehk kaebuse esitajate esitatud probleemidest koostatud kokkuvõttega tutvumise võimaldamist. Samuti osas, kus hageja vaidlustab 11-realise kokkuvõtte piisavuse, millega ta sai käesoleval juhul tutvuda 24. mail 2001, tuleb meelde tuletada, et kui komisjon oleks jätnud välja teised asjassepuutuvates kaebustes esitatud etteheited, ei oleks ta saanud neile tugineda, sest need ei sisaldu kokkuvõttes. Seega võis komisjon käesolevas asjas keelata konfidentsiaalsuse alusel juurdepääsu lennuettevõtjate kaebustele, mis sisaldasid põhimõtteliselt hagejale kahjuks tulevaid asjaolusid, ilma et ühenduse kohus peaks ise nende sisu kontrollima.

655 Eespool esitatust tulenevalt vastab komisjoni lühikokkuvõtte lennuettevõtjate kaebustes esitatud muredest koondumisest teatanud poolte kaitseõiguse nõuetele, arvestades eelkõige vajadust tasakaalustada sellises olukorras nende ja kolmandate isikute vastandlikke huve.

656 Hageja kritiseerib siiski eriti ühe lennuettevõtja kaebust, mida tuleb uurida eraldi. Hageja märgib, et komisjon on tuginenud vaidlustatud otsuse põhjenduses 391 otseselt ühe suure Euroopa lennuettevõtja (a major European airline) kinnitusele,

mis sisalduvad dokumendis, millega ta ei ole saanud tutvuda, ja mille kohaselt „iga kord, kui Boeing määrab hinna lennukile B737, sekkub GE ja teeb ahvatlevaid pakkumisi mootoriga seotud toodetele ja teenustele, varuosadele, rahastamisele ja muudele GE toodetele, et lennuettevõtja valiks GE mootoriga varustatud lennuki”. Kuna komisjon on otsustanud seda kinnitust kasutada vaidlustatud otsuses, oleks ta tavapäraselt pidanud esitama juba haldusmenetluse staadiumis koondumisest teatanud pooltele mittekonfidentsiaalse versiooni või teatava kokkuvõtte dokumendist, millest ta on sellise teabe saanud.

657 Igal juhul tuleb märkida, et komisjon on esitanud Esimese Astme Kohtu kirjalikule küsimusele 26. aprillil 2004 antud vastuste raames mittekonfidentsiaalse versiooni protokollist, mille on koostanud komisjoni ametnik koosolekul, millel asjassepuutuva lennuettevõtja esindajad vastava kinnituse esitasid. Hageja, kellel paluti märkida, kuidas selle kokkuvõttega tutvumise võimaluse puudumine on mõjutanud tema kaitsevõimalusi käesolevas asjas, märkis kohtuistungil, et see dokument on sisu poolest märkimisväärselt vähem kategooriline kui argument, mida sellega arvatakse toetavat.

658 Tuleb sedastada, et komisjon on tõesti selle tõendi olulisust vaidlustatud otsuses üle tähtsustanud, järeldades, et hageja sekkus lennuettevõtjate tegevusse „iga kord”, kui Boeing teatas ühele neist lennuki hinna, ja tegi ahvatlevaid pakkumisi paljudele toodetele ja teenustele. Tegelikult nähtub asjassepuutuvast protokollist vaid see, et CFMI oli teinud asjassepuutuvale lennuettevõtjale ahvatleva pakkumise lisatoodetele ja -teenustele, mida ei olnud täpsustatud B737 tellimuse esitamisel, ja et see, et valida on vaid üks mootor, ei takista mootoritootjal ilmtingimata möönduste tegemist või lisatoodete pakkumist, kui tellimus esitatakse.

659 Arvestades nimetatud ületähtsustamist, tuleb sedastada, et kui hagejal oleks olnud võimalus tutvuda selle dokumendiga haldusmenetluse käigus, oleks ta saanud märkida, et komisjonil puudus õigus nimetatud järelduse tegemiseks seoses B737-ga.

660 Tuleb siiski sedastada, et nimetatud järeldus on väga vähese tähtsusega vaidlustatud otsuse kui terviku laiemas kontekstis ega moodusta kindlasti määravat osa selle resolutiivosas, sest vaidlustatud otsuses märgitakse otseselt, et see põhineb ühel ainsal tõendil, mistõttu on see pigem näide, kui üldkohaldatav järeldus. Seega ei pea Esimese Astme Kohus lahendama küsimust, kas sellel, et hagejal ei olnud suuremat võimalust selle tõendiga tutvuda, tähendab käesoleval juhul kaitseõiguste rikkumist, vaid tuleb sedastada, et selline rikkumine ei oleks saanud muuta haldusmenetluse käiku ja eriti selle lõpptulemust.

661 Hageja argumendi osas, mille kohaselt on olemas ka „tööstuse teiste ettevõtjate” (other industry players) esitatud märkused, millega ta ei ole saanud tutvuda, on komisjon kinnitanud Esimese Astme Kohtu küsimusele 26. aprillil 2004 antud kirjalikus vastuses, et kõik need märkused on antud tutvumiseks koondumisest teatanud pooltele vähemalt mittekonfidentsiaalse versioonina, välja arvatud üks dokument ehk slaidiesitus ühelt ettevõtjalt, kes keeldus mittekonfidentsiaalse versiooni esitamisest. Komisjon on märkinud Esimese Astme Kohtus, et ta ei ole eriti tuginenud selle ettevõtja väljendatud muredele, mis igal juhul tulid esile lennuettevõtjate avaldatud mures, ja ta on esitanud neist muredest kokkuvõtte 26. aprillil 2004. aasta vastustes. Hageja ei ole seoses selle kokkuvõttega märkinud, kuidas selle kokkuvõttega tutvumise võimaluse puudumine juba haldusmenetluses oleks saanud muuta selle menetluse käiku ja eriti selle lõpptulemust.

662 Teiseks kinnitab komisjon Esimese Astme Kohtus seoses hageja võimalusega tutvuda kolmandate isikute, eelkõige Rolls-Royce'i 2. aprillil 2001 ja UTC 30. jaanuaril, 21. veebruaril ja 22. märtsil 2001 komisjonile tehtud märkustega, et nimetatud suulised esitused ei sisalda lisateavet võrreldes asjassepuutuvate ettevõtjate muude märkustega, millega hageja sai tutvuda, sest need esitused on vaid kokkuvõtte muredest, mis on juba esitatud nende kirjalikes märkustes. Komisjon kordab, et hagejal oli igal juhul kohustus vastata üksnes VT-s sedastatud vastuväidetele. Tuleb märkida, et sellistele esitustele ei ole viidatud VT-s ega

vaidlustatud otsuses. Lisaks nähtub selgelt hageja viidatud UTC 3. mai 2001. aasta kirjast see, et UTC on otseselt taotlenud asjassepuutuva esituse konfidentsiaalset käsitlust.

663 Arvestades kõiki käesoleva asjaga seotud eelmises punktis märgitud asjaolusid ja seda, et mõlemad asjassepuutuvad ettevõtjad on hageja konkurendid, kes on väljendanud oma kirjalikes märkustes koondumisele tugevat vastuseisu, puudub põhjus kahelda komisjoni kinnituses, et need esitused on kokkuvõtted, milles ei lisata midagi asjaoludele, millega hagejal on olnud võimalik tutvuda. Samuti puudub põhjus arvata, et nende dokumentide sisu võiks sisaldada pigem hagejale kasuks tulevaid asjaolusid kui talle kahjuks tulevaid asjaolusid. Hageja ei ole esitanud sellist argumenti, vaid ta väidab oma repliigis, et need esitused võisid talle kahju põhjustada. Käesoleva asja asjaoludel ja arvestades eriti asjaolu, et teatavate asjassepuutuvate dokumentide esitamisega oleks rikutud nende konfidentsiaalsust, mida nende koostajad olid komisjonilt taotlenud, käsitleb käesolevas kohtumenetluses Esimese Astme Kohus nimetatud dokumentide sisu puudutavat komisjoni kinnitust õigena. Eespool punktis 649 tehtud hagejale kahjuks tulevate ja talle kasuks tulevate dokumentide eristamise tõttu ei olnud vaja, et hageja saaks asjassepuutuvate dokumentidega tutvuda enda tõhusaks kaitsmiseks komisjonis, sest komisjon ei ole viidanud neile VT-s ega hiljem vaidlustatud otsuses.

664 Argumenti, mille kohaselt kolmandad isikud näisid tegevat selliseid märkusi ilma, et GE-d oleks neist informeeritud, toetab vaid täpsustamata viide hagiavalduse lisale, mis sisaldab üle 30 dokumendi, mistõttu Esimese Astme Kohus ei suuda kindlaks teha, millel see argument põhineb ja milliseid äriühinguid see puudutab. Selle argumendiga, mille toetuseks ei ole esitatud konkreetseid tõendeid, ei saa nõustuda.

665 Kolmandaks tuleb sedastada seoses kolmandate isikute märkustega, millega komisjon on andnud võimaluse tutvuda mittekonfidentsiaalsel kujul, eelkõige Rolls-Royce'i vastusega 21. märtsi 2001. aasta komisjoni kirjale, UTC 24. aprilli

2001. aasta märkusega ja ILFC märkusega, et komisjon kinnitas otseselt oma vastuses, et Rolls-Royce'i ja UTC (P & W emaaettevõtja) suulised esitused olid seotud asjassepuutuvate ettevõtjate muredega ja olid seega hagejale kahjuks tulevad tõendid. Komisjon on märkinud ka oma vastuses, et need kolm äriühingut, kes kõik on hageja konkurendid, olid palunud väljajäetud teabe käsitlemist konfidentsiaalsena.

666 Tuleb järeldada, et eespool punktis 630 viidatud kohtuotsusega BPB Industries ja British Gypsum v. komisjon seotud kohtupraktika ning eespool punktides 650 ja 652 ja neile järgnevatel punktides esitatud põhjendused viivad järeldusele, et komisjonil oli õigus piirata juurdepääsu asjassepuutuvatele tõenditele nii, nagu ta seda tegi. Seega ei ole ta ka rikkunud koondumisest teatanud poolte kaitseõigusi asjassepuutuvatele esitustele ja muudele kolmandatelt isikutelt pärinevatele dokumentidele juurdepääsu piiramise tõttu.

667 Neljandaks osas, kus hageja väidab, et ta ei saanud tutvuda kogu professor Choi aruandega, mis oli segapakettmüüki puudutava komisjoni teooria aluseks, on piisav sedastada, nagu on teinud ka ära kuulamise eest vastutav ametnik 28. juuni 2001. aasta aruandes, et komisjon otsustas Choi mudelile mitte tugineda just seetõttu, et ta ei saanud avaldada kasutatud teavet hagejale, sest see oli tema konkurendi Rolls-Royce'i seisukohast konfidentsiaalne (vt 28. juuni 2001. aasta ära kuulamise eest vastutava ametniku aruanne (EÜT 2004, C 42, lk 11)). Seetõttu tuleb sedastada, et Rolls-Royce'i konfidentsiaalsustaotlusel põhinev komisjoni keeldumine anda juurdepääs selle mudeli aluseks olevatele andmetele ei ole mõjutanud haldusmenetluse lõpptulemust. Kuna Esimese Astme Kohus on eespool leidnud, et Choi mudelit puudutava komisjoni argumentatsiooni osa ei ole tõendatud, ei saa käesolev argument mingil juhul kaasa tuua vaidlustatud otsuse tühistamist, isegi kui see oleks õiguslikult piisavalt tõendatud (vt eespool punkt 633).

668 Hageja on väitnud Esimese Astme Kohtus, et ta ei saanud teavet komisjoni käesolevas asjas volitatud välisökonoomistide nimede ega nende aruannete kohta,

mille olemasolu nähtub VT joonealusest märkusest 175 ning punktidest 567 ja 568. Komisjon esitas vastusena Esimese Astme Kohtu küsimusele 26. aprilli 2004. aasta vastuste hulgas ühe ökonomisti ehk käesoleva asja haldusmenetluses nõustamiseks palgatud professor Vives'i aruande ning professor Vives'i ja komisjoni ametnike vahelise elektroonilise kirj vahetuse ja lepingu, mille alusel komisjon professori teenuseid ostis.

669 Hageja märkis kohtuistungil, et ta oleks võinud kasutada neid dokumente enda kaitseks eelkõige seetõttu, et professor Vives kritiseeris komisjoni argumentatsiooni teatavaid aspekte. Selles mõttes olid need dokumendid talle kasuks tulevad tõendid.

670 Asjaomaste elektrooniliste kirjade sõnastusest ja toonist, ning lepingust, mille alusel komisjon professor Vives'e teenuseid ostis, ja eelkõige selle III lisast siiski nähtub, et Vives'i ülesanne ei olnud hankida tõendeid, millele komisjon või vajadusel iga haldusmenetluse pool oleks võinud viidata, vaid pigem esitada märkusi teiste majanduslike tõendite ning VT-s esitatud majandusteaduslike järelduste kohta. Nagu komisjon on märkinud kohtuistungil, täidab seda kohustust nüüdsest peaökonomist ehk komisjoni teenistuses töötav oma ökonomist, kuid kuna sellist ametikohta ei olnud faktiliste asjaolude toimumise ajal, kasutas komisjon selle ülesande täitmisel välisökonomisti. Komisjon väidab õigesti, et oleks formalistlik panna käesolevas asjas antud nõu väärtus sõltuma üksnes sellest, kas seda andis väljaspool komisjoni või komisjonis töötav ökonomist.

671 Sellega seoses tuleb järeldada, et komisjonil on õigus hankida erinevaid arvamusi ja ka välisekspertide arvamusi, et kontrollida enda analüüsi õigsust. Kuna komisjon ei tugine VT-s ja vaidlustatud otsuses sellise eksperdi arvamusele kui tõendile, mis

kinnitab ettevõtja vastu esitatud argumente, on see pelgalt ühe isiku väljendatud arvamus, ja sellel ei ole haldusmenetluses mingit erilist tähtsust. Sellist arvamust ei saa seega pidada isikule kasuks või kahjuks tulevaks tõendiks, isegi kui selle on andud ekspert.

⁶⁷² Kui asjassepuutuvaid dokumente oleks peetud komisjoni toimikusse kuuluvaks, oleks need lähtuvalt nende seisundist ja sisust liigitatud igal juhul sisedokumentideks, mistõttu hageja ei oleks saanud nendega tutvuda. Lisaks ainsad argumentid, mida hageja on Esimese Astme Kohtus seoses professor Vives'i puudutavate dokumentidega esile toonud, puudutavad põhiliselt seda, et ta on korranud teatavaid argumente, mida nad ise on esitanud haldusmenetluses ja Esimese Astme Kohtus. Asjaolu, et hageja oleks saanud tutvuda asjassepuutuvate dokumentidega, ei oleks andnud talle võimalust esitada teistsuguseid argumente, kui ta on tegelikult esitanud. Igal juhul puudutab suur osa neist argumentidest Choi mudelit, millest komisjon loobus, ja lisaks pakettmüüki käsitleva vaidlustatud otsuse osa, mille Esimese Astme Kohtus on asjas tunnistanud mittetõendatuks (vt selle kohta eespool punkt 633).

⁶⁷³ Kõigi nende asjaolude põhjal tuleb järeldada, et sellega, et hagejale ei esitatud haldusmenetluses dokumente komisjoni ametnikele esitatud professor Vives'i seisukohast ega tema aruannet, ei rikutud hageja kaitseõigusi.

⁶⁷⁴ Viies seoses sisedokumentidega, mis sisaldavad väidetavalt kolmandatelt isikutelt saadud teateid, esitas komisjon 18. mail 2004 vastusena Esimese Astme Kohtu küsimusele 11 mittekonfidentsiaalset dokumenti ning mittekonfidentsiaalsed kokkuvõtted kolmest konfidentsiaalsest dokumendist, mis kõik olid ekslikult liigitatud sisedokumentideks. Kolm nimetatud konfidentsiaalset dokumenti on

hagejale kahjuks tulevad tõendid, sest need pärinevad koondumise vastu olevatelt kolmandatelt isikutelt. Komisjon on nõustunud seoses 11 mittekonfidentsiaalse dokumendiga, et teatavoid neist saaks pidada hagejale kasuks tulevateks tõenditeks, sest need on lennukitootjate ja lennuettevõtjate saadetud kirjad, milles väljendatakse seisukohta, et koondumine ei mõjutaks konkurentsi kahjustavalt. Ta märgib siiski, et neid dokumente ei toeta konkreetset tõendid, mis tõendaksid konkreetset selliste mõjude puudumist, sest suur osa neist on väga lühikesed kirjad, mis on koostatud peaaegu sama sõnastusega.

675 Esimese Astme Kohus palus hagejal kohtuistungil märkida, milliseid argumente oleks ta saanud esitada haldusmenetluses, kui ta oleks saanud asjassepuutuvate dokumentidega tutvuda. Hageja märkis, et välja arvatud üks erand, ei tuginenud ta argumentidele, mida ta oleks võinud esitada, vaid asjaolule, et komisjon ei võtnud arvesse dokumente, nagu käesolevas asjas arutluse all olevad dokumendid, mis rääkisid vastu tema argumentidele, et koondumine on ühisturuga kokkusobimatu. Hageja on eelkõige rõhutanud kohtuistungil [...], vastupidi komisjoni [...] jäetud muljele vaidlustatud otsuse põhjenduses [...].

676 Sellega seoses tuleb märkida, et asjassepuutuvad dokumendid kuuluvad komisjoni toimikusse ja et hageja argumenti, mille kohaselt komisjon ei ole neid arvestanud, ei kinnita ükski tõend. Asjaolust, et toimiku koostamisel, millega anti võimalus tutvuda, liigitati need dokumendid pigem sisedokumentideks kui kolmandatelt isikutelt saadud dokumentideks, ei saa järeldada, et komisjon ei ole nendega arvestanud. Kuigi see liigitusviga võis võtta hagejalt võimaluse esitada teatavoid argumente, ei ole võtnud see komisjonilt endalt võimalust arvestada neid dokumente samamoodi kui mis tahes muid toimikus sisalduvaid dokumente. Need hageja argumentid ei tõenda seega, et kaitseõigusi on rikutud.

- 677 Vaidlustatud otsuse põhjenduses [...] sisalduv täpsem kinnitus puudutab asjaolu, mille õigsust ei ole hageja vaidlustanud, et [...]. Asjaolu [...], nagu hageja märgib, [...] ei muuda kehtetuks komisjoni tegu, mis seisneb asjassepuutuva artikli tsiteerimises vaidlustatud otsuses, et kinnitada oma argumendi osa, mis puudutab [...].
- 678 Hageja väidab seevastu üheainsa dokumendi ehk seoses sel ajal konkurentsi valdkonna eest vastutavale komisjoni liikmele adresseeritud [...] kirjaga, et kiri oleks konkreetselt aidanud hagejal end haldusmenetluses kaitsta. Ta märgib, et kirjas avaldab hageja ja Honeywelli oluline klient arvamust, et käitumisega seotud kohustus, mille komisjon oli heaks kiitnud Allied Signalsi ja Honeywelli vahelise koondumise puhul 1999. aastal, on tegelikult takistanud Honeywellil pakettmüügi kasutamist pärast selle koondumise toimumist.
- 679 Sellega seoses on piisav meelde tuletada, et eespool punktis 470 on sedastatud, et pakettmüüki puudutava komisjoni argumentatsiooni osa ei ole tervikuna peetud tõendatuks. Kuna komisjoni argumentatsiooni, mille puhul hageja väidab, et tal oleks olnud vaidlustamiseks parem positsioon, kui ta oleks saanud tutvuda [...] kirjaga, on juba peetud mittetõendatuks, ei saa hageja selles osas väidetud kaitseõiguse rikkumine mõjutada käesoleva kohtumenetluse lõpptulemust.
- 680 Kuuendaks väidab hageja, et ta ei ole saanud tutvuda kolmandate isikute märkustega, mis saadi kohustuste tehnilise uurimise ja turutestide käigus ja mille alusel lükkas komisjon tagasi struktuurilised kohustused eelkõige regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite, laevade väikeste gaasiturbiinide ja süüteseadmete osas. Ta väidab, et tal ei olnud seega võimalust vastata tema konkurentide vastustes esitatud argumentidele, eriti neile, mille kohaselt äriühingud,

kes oleksid tekkinud teatavate struktuuriliste kohustuste täitmise tagajärjel, ei oleks olnud elujõulised.

681 Kõigepealt tuleb märkida, et komisjon on korraldanud üksnes kohustuste lihtsa tehnilise kontrolli, kuid mitte turu-uuringut, sest ta leidis, et väljapakutud kohustused olid tervikuna selgelt ebapiisavad, et lahendada teatatud koondumisest tekkivaid konkurentsiprobleeme.

682 Lisaks märgib komisjon, et ta saatis hagejale 22. juuni 2001. aasta elektronkirjaga käesolevas asjas esitatud kostja vastuse lisaks oleva kokkuvõtte, milles esitatakse tehnilise analüüsi tulemused, mis mõjutavad teatatud koondumise osaliste väljapakutud erinevaid kohustusi ja eriti horisontaalset kattumist puudutavaid struktuurilisi kohustusi. Hageja väidab sellega seoses, et ta vastas nimetatud elektronkirjale 26. juunil 2001 16-leheküljelise dokumendiga ja märgib, et ta on vastanud komisjoni tehnilise analüüsi raames esitatud küsimustele 14. ja 22. juuni 2001. aasta dokumentidega.

683 Seetõttu tuleb järeldada, et hagejal on olnud reaalne võimalus vastata kohustusi puudutavale kriitikale, mille kolmandad isikud esitasid ja mille komisjon võttis arvesse enne, kui ta kasutas seda vaidlustatud otsuses. Nagu komisjon õigesti märgib, on sellisel kriitikal tähtsust üksnes siis, kui komisjon seda arvestab ja kasutab seda vajadusel väljapakutud kohustuste tagasilükkamise põhjendamiseks.

684 Kui arvestada veel menetluse hilist staadiumi, milles asjassepuutuvad märkused esitati ehk pärast kohustuste esitamiseks ettenähtud viimast tähtpäeva, tuleb järeldada, et komisjon ei olnud menetluse selles staadiumis kohustatud toimiku uutele dokumentidele juurdepääsu andma. Vastavalt määruses nr 4064/89 sätestatud täpsele ajagraafikule ja arvestades kiiruse nõuet, mis iseloomustab selle määrusega

reguleeritud menetlusi, tekitataks sellise kohustuse kehtestamisega pärast kohustuste esitamiseks ettenähtud viimast tähtpäeva oht, et komisjonil ei jää piisavalt aega kogu toimiku analüüsimiseks ja lõpliku järelduse koostamiseks. Esitades koondumise osalistele eespool nimetatud kokkuvõtte, on komisjon andnud neile asjas võimaluse oma huve piisavalt kaitsta ja järginud täielikult nende kaitseõigusi.

685 Lisaks tuleb märkida, et hageja ei ole esitanud Esimese Astme Kohtule ühtegi eespool punktis 682 nimetatud kolmest dokumendist, mida ta väidetavalt haldusmenetluses esitas. Nagu ka eespool (vt eelkõige punkt 555 jj, punkt 581 jj ning punkt 612 jj) on märgitud, ei ole ta esitanud Esimese Astme Kohtule argumente, mis võiksid tõendada, miks oli struktuuriliste kohustuste, eelkõige regionaallende teostavate suuremõõtmeliste lennukite, meresõidukite väikeste gaasiturbiinide ja süüteseadmete turge puudutavate kohustuste tagasilükkamine alusetu, vaid ta piirdub kinnitusega, et nende kohustuste tagasilükkamine oli täiesti põhjendamata, ilma seejuures midagi lisamata.

686 Arvestades eeltoodut tuleb käesolevas kohtumenetluses järeldada, et see, et hagejal puudus võimalus tutvuda asjassepuutuvate kolmandate isikute märkustega, ei ole mõjutanud tema kaitsevõimet, sest ta ei ole esitanud Esimese Astme Kohtule ühtegi argumenti, et vaidlustada põhjendused, mis on esitatud tehnilise uuringu kokkuvõttes ja mida on kasutatud põhiliselt vaidlustatud otsuses asjakohaste struktuuriliste küsimuste tagasilükkamiseks.

687 Seega ei ole käesoleval juhul tuvastatud haldusmenetluse lõpptulemust mõjutada võinud kaitseõiguste rikkumist hageja väidetud rikkumiste alusel, mis puudutasid võimalust tutvuda komisjoni haldusmenetluse toimikuga.

3. Toimikuga tutvumise võimaldamine hilinemisega

a) Poolte argumendid

⁶⁸⁸ Hageja täpsustab kõigepealt, et määruse nr 4064/89 ja eriti selle artikli 18 lõigetes 1 ja 3 sätestatakse õigus olla ärakuulatud ja seejärel omada juurdepääsu toimikule kõigis menetluse staadiumides, st alates menetluse alustamisest määruse artikli 6 lõike 1 punkti c alusel. Ta tuletab sellega seoses meelde, et menetluse alustamise otsus ei ole pelgalt ettevalmistav toiming, vaid õiguslik otsus, millel on õiguslikud tagajärjed. See õigusnormidest tulenev õigus olla ärakuulatud menetluse kõigis staadiumides on vastavuses määruse nr 4064/89 artikli 10 lõikel 2 põhineva komisjoni kohustusega mitte menetleda asja kauem kui tõesti vajalik, ning isiku huve kahjustavat otsust puudutava ühenduse õiguse üldpõhimõttega ja protsessuaalse võrdsuse põhimõttega.

⁶⁸⁹ See, et komisjon on lükanud tagasi GE juurdepääsutaotlused kahe kuu jooksul enne VT esitamist, tähendab hageja sõnul GE õiguste rikkumist, millel võib olla märkimisväärseid negatiivseid tagajärgi. Esiteks ei olnud pooled protsessuaalselt võrdsed eelkõige menetluse esimeses staadiumis pärast selle algatamist, mistõttu ei suutnud GE esitada asjakohaseid tõendeid ega kohustusi, mis põhjustas menetluse kiire lõpetamise. Teiseks halvendas protsessuaalset ebavõrdsust komisjoni nõue, mille kohaselt pidi hageja andma täieliku vastuse menetluse alustamise otsusele ilma, et ta oleks saanud tutvuda toimikuga, ja asjaolu, et komisjon ei vastanud hageja küsimustele. Kolmandaks ei suutnud GE esitada asjakohaseid kohustusi menetluse lõpetamiseks, sest ta ei teadnud komisjoni seisukohta ega toimiku sisu. Neljandaks oli konkurentidel väga tähtsas ajavahemikus märtsis-aprillis 2001 otsene side komisjoniga, kuigi nende õigused on määruse nr 4064/89 artikli 18 lõike 4 alusel

piiratumad kui koondumise osalistel. Viieandaks põhines VT vastusel, mille GE oli andnud menetluse alustamise otsusele, mis oli tehtud enne, kui GE oli saanud toimikuga tutvuda. VT oli käesoleval juhul tegelikult lõplik otsus, mida tõendab asjaolu, et see on peaaegu sama sisuga kui lõplik otsus. Seega osutusid GE-le antud menetlustagatiseid pelgalt tehniliste nõuete järgimiseks ega andnud tegelikult võimalust komisjoni arvamust muuta.

690 Kuigi komisjonil oli kasutada suur hulk kolmandate isikute esitatud dokumente enne, kui ta tegi otsuse menetluse alustamiseks, edastas ta need dokumendid — vaatamata GE varasematele taotlustele — alles pärast 8. maid 2001. Komisjon ei saa hageja sõnul viidata oma toimikule juurdepääsu teatisele, mille kohaselt „enne vastuväiteteatise esitamist laekunud juurdepääsutaotlusi põhimõtteliselt ei rahuldata”, sest ta peab järgima määruse nr 4064/89 sätteid.

691 Komisjon leiab, et GE seisukohas jäetakse tähelepanuta toimikuga tutvumist käsitleva õiguse olemus ja eesmärk koondumise asjades. Nii õigusnormidest kui ka Esimese Astme Kohtu praktikast tulenevalt kohaldatakse õigust olla ärakuulatud üksnes vastuväidete suhtes, mida komisjon kavatseb arvesse võtta. Menetlust algatava otsuse eesmärk ei ole esitada pooltele vastuväiteid, vaid üksnes nimetada ära tõsised esialgsed kahtlused, mis komisjonil on ja mille alusel ta saab algatada uurimise teise staadiumi.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

692 Selle väite tagasilükkamiseks piisab, kui meelde tuletada, nagu teeb seda komisjon, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt puudutab konkurentsioigusega seotud menetluses õigus olla ärakuulatud üksnes väiteid, millega komisjon kavatseb arvestada (vt 18. detsembri 1992. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-10/92—

T-12/92 ja T-15/92: Cimenteries CBR jt v. komisjon, EKL 1992, lk II-2667, punkt 38 ja eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus Endemol v. komisjon, punkt 65).

- ⁶⁹³ Kuna määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 1 punktis c mõeldud menetluse alustamist puudutava otsuse eesmärk ei ole esitada pooltele vastaväiteid, vaid esitada üksnes tõsised esialgsed kahtlused, mis komisjonil on tekkinud ja mille tõttu ta saab algatada uurimise teise staadiumi, ei saa hageja väita, et asjaolu, et ta ei ole saanud võimalust tutvuda toimikuga enne VT esitamist, on mõjutanud tema kaitse ettevalmistamise võimalust. Asjaolu, et hagejal on olnud võimalus esitada asjas kirjalikke ja suulisi märkusi VT kohta pärast seda, kui tal oli olnud võimalus tutvuda komisjoni haldusmenetluse toimikuga, on andnud talle võimaluse avaldada aegsasti oma seisukoht komisjoni poolt arvessevõetud vastuväidete kohta.
- ⁶⁹⁴ Tagasi tuleb lükata hageja argument, et vastavalt määruse nr 4064/89 artikli 18 lõigetele 1 ja 3 ning eespool punktis 84 nimetatud kohtuotsusele Kaysersberg v. komisjon (punktid 105-107) on koondumise osalistel õigus esitada seisukoht mis tahes koondumiskontrolli staadiumis. Kuigi asjassepuutuva määruse artikli 18 lõike 1 sõnastus tähendab tegelikult seda, et pooltel peab olema võimalus esitada märkusi menetluse alustamisest alates, ei tähenda see, et komisjon peaks andma neile võimaluse tutvuda enda haldusmenetluse toimikuga sellises varases staadiumis. Seda, et osalistel peab olema võimalus tutvuda komisjoni haldustoimikuga, et võimaldada enda kaitsmist komisjoni vastuväiteteatises esitatud lõplike vastuväidete vastu, ei saa tõlgendada nii, et komisjoni kohustatakse andma neile võimalus tutvuda tema toimikuga osade kaupa kogu menetluse ajal, sest see oleks institutsioonile ebaproportsionaalne kohustus.
- ⁶⁹⁵ VT ja vaidlustatud otsuse vahelistest hageja märgitud sarnasustest ei saa järeldada, et VT on tegelikult lõplik otsus. Selline oletus tähendaks järeldust, et komisjon ei võiks kunagi lõpliku otsuse tegemisel leida, et tal tuleb VT esitamisel jääda esialgselt antud seisukohta juurde.

696 Seoses hageja argumendiga, mille kohaselt sellega, et ta ei ole saanud tutvuda toimikuga varem, on talt võetud võimalus esitada asjakohaseid kohustusi menetluse lõpetamiseks, tuleb kõigepealt märkida, et hagejat oli juba teavitatud — eriti pärast artikli 6 lõike 1 punkti c alusel tehtud menetluse alustamise otsuse tegemist — komisjoni põhilistest kahtlustest, mis puudutasid koondumise kokkusobivust ühisturuga, mistõttu ta sai juba alustada kohustustega seotud ettepanekute ettevalmistamist või isegi esitamist. Lisaks väidab hageja, et ta esitas tegelikult selliseid ettepanekuid menetluse varases staadiumis. Seejärel oli hagejal võimalus esitada kohustusi pärast seda, kui ta oli vastu võtnud VT ja saanud võimaluse tutvuda haldustoimikuga, ja tema enda kirjalike dokumentide kohaselt tal oli selleks kasutada 13-päevane täiendav tähtaeg alates ärakuulamisest.

4. *GE-le toimikuga tutvumiseks antud tähtaja lühidus*

a) Poolte argumendid

697 Hageja sõnul oli VT vastamiseks määratud tähtaeg vastuvõetamatult lühike, arvestades uuritavate dokumentide mahtu ja asja ulatust, ja et ta sai liiga hilja toimikuga tutvuda. Komisjon andis GE-le vaid 11 tööpäeva pluss ühe tööpäeva üle 3500-leheküljelises komisjoni toimikus sisalduvate kolmandate isikute märkuste uurimiseks, neli täiendavat tööpäeva suulise ärakuulamise ettevalmistamiseks ja 13 täiendavat tööpäeva asjakohaste kohustuste esitamiseks. Selle tähtaja tõhusust vähendab veel aeg, mis kaotati kogu toimikule juurdepääsu saamiseks seetõttu, et komisjon keeldus sellise juurdepääsu andmisest, dokumentide sisuloetelu ei vastanud dokumentidele ja toimikust puudus suur hulk lehekülgi ning komisjon ei järginud dokumentide liigitust puudutavat sisekorda, mis on ette nähtud toimikule juurdepääsu teatises, sealhulgas ei esitatud hagejale sisukorda, milles oleks kirjeldatud selliste dokumentide kategooriasse kuuluvate dokumentide sisu, millega ta ei saa tutvuda.

698 GE sõnul oli see tähtaeg ebapiisav, et ta saaks vastata VT-le, valmistuda ära kuulamiseks ja pakkuda välja asjakohaseid kohustusi. Tähtaja lühidus tähendab tema sõnul poolte protsessuaalse võrdsuse põhimõttega vastuolus olevat ebaausat võtet, sest seetõttu ei suutnud hageja kasutada kaitseõigusi menetluse igas staadiumis. Sellega seoses leiab GE, et komisjon ei ole põhjendanud ka Esimese Astme Kohtus asjassepuutuva tähtaja lühidust.

699 Komisjon tuletab meelde kiiruse nõuet, mis on koondumise asjades menetlusele iseloomulik. GE-le antud kahe nädalast tähtaega, mida pikendati tema nõudmisel ühe päeva võrra, tuleb hinnata sellest seisukohast ja see tähtaeg ei tähenda kaitseõiguste rikkumist. GE soovitus, mille kohaselt komisjon oleks pidanud rääkima vastuväidetest varem, ei ole kooskõlas asjaoluga, et suur osa komisjoni tegevusest oli pooltele teada juba enne teatamist ja et GE vastas menetluse alustamise otsusele.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

700 Tuleb märkida, et määruses nr 4064/89 kehtestatakse komisjonile ranged tähtajad iga teatatud koondumise kohta lõpliku otsuse tegemiseks. Määruse artikli 10 lõike 1 kohaselt tuleb eelkõige artikli 6 lõikes 1 ettenähtud otsused „teise staadiumi” menetluse alustamise kohta või alustamata jätmise kohta teatatud koondumise suhtes teha maksimaalselt ühe kuu jooksul. Lisaks tuleb sellise menetluse lõpetamiseks tehtavad otsused teha artikli 8 lõike 3 alusel nelja kuu jooksul menetluse alustamise kuupäevast alates.

701 Et komisjon saaks järgida määruses nr 4064/89 ettenähtud tähtaegu, on vaja, et menetluse igas staadiumis määratavad vahetähtajad oleksid samuti lühikesed. See asjaolu muudab olukorra, milles kõik menetluse pooled peavad töötama, vähem soodsaks, kuid seadusandja on leidnud, et menetluse kui terviku kiirusest saadav

kasu õigustab neid ohverdusi, arvestada eelkõige koondumisest teatanud osaliste kaubanduslikku huvi viia oma projekt lõpule nii kiiresti kui võimalik. Esimese Astme Kohtul on juba sellega seoses olnud võimalik märkida, et kaitseõiguste väidetavate rikkumiste hindamisel määrust nr 4064/89 puudutava menetluse kontekstis on vaja arvestada nimetatud määruse üldisele mõttele omase kiire menetlemise nõudega (vt selle kohta eespool punktis 84 viidatud kohtuotsus *Kaysersberg v. komisjon*, punktid 113 ja eespool punktis 115 viidatud kohtuotsus *Endemol v. komisjon*, punkt 68).

702 Samuti tuleb märkida, et määruse nr 447/98 artiklis 21, mida kohaldatakse eelkõige selle määruse artiklis 13 kehtestatud VT-le vastamiseks antavatele tähtaegadele, sätestatakse, et komisjon võtab arvesse avalduste koostamiseks kuluvat aega ning asja kiireloomulisust. Komisjoni ülesanne on seega võimaluste piires kokku sobitada koondumisest teatanud poolte kaitseõigused ja eespool nimetatud vajadus lõpliku otsuse kiireks tegemiseks.

703 Seetõttu võivad koondumise osalised tugineda neile menetluses antud tähtaegade lühidusele üksnes siis, kui need tähtajad ei ole proportsionaalsed arvestades kogu menetluse pikkust.

704 Käesoleval juhul on kindel, et VT-le kirjaliku vastuse ettevalmistamiseks oli koondumise osalistel 11 tööpäeva ning nende taotlusel antud üks lisapäev. Sellega seoses tuleb veel märkida, et hagejal oli oma argumentide ettevalmistamiseks 4 lisatööpäeva enne 29. ja 30. maid 2001 toimunud ärakuulamisi. Kui ta oleks lisaaja jooksul avastanud, et tal jäi mingi oluline asjaolu VT-le antava kirjaliku vastuse koostamisel märkimata, oleks ta saanud selle esitada suuliselt.

- 705 Nagu komisjon märgib, oli märkimisväärne osa komisjoni muredest teada juba enne teatamist või vähemalt pärast määruse nr 4064/89 artikli 6 lõike 1 punktis c sätestatud otsuse tegemist. Hagejal on seega olnud võimalus neid käsitleda kõigepealt vastuses nimetatud otsusele ehk üle 100-leheküljelisele üksikasjalikule dokumendile dokumentide põhjal, mis tal sel ajal olid. Sellest järeldub, et VT-le vastamiseks antavat 12-tööpäevalist tähtaega tuleb pidada sellise arutelu jätkuks, mis toimus komisjoni ja hageja vahel juba mõnda aega varem, ning mitte poolele enne asjassepuutuva dokumendi esitamist antud täiesti tundmatutele ja ootamatutele vastuväidetele vastamise tähtajaks.
- 706 Kui arvestada kõiki neid asjaolusid, tuleb järeldada, et need tähtajad ei olnud ebaproportsionaalselt lühikesed neljakuulise ajavahemiku suhtes tervikuna, mille jooksul kogu menetluse teine staadium tuli lõpule viia.
- 707 Lisaks ei ole hageja selgitanud konkreetselt ja täpselt, kuidas tähtaegade lühidus takistas käesoleval juhul tema tõhusat kaitsmist.
- 708 Eelkõige ei ole ta märkinud oma kirjalikes avaldustes, millised on VT aspektid, mida ta ei ole saanud tõhusalt kommenteerida sellele antavas vastuses. Ta on taas kord vastuses Esimese Astme Kohtu suulisele küsimusele, millega taheti välja selgitada, milliste eriliste asjaolude osas ei olnud hagejal võimalust ennast kaitsta, piirdunud kohtuistungil kinnitusega, et tema väide puudutas asjassepuutuva tähtaja eba-piisavuse üldist laadi.
- 709 Sellega seoses tuleb veel sedastada, et VT-le antud koondumise osaliste vastus on üksikasjalik 47-leheküljeline dokument, millel on mahukaid lisasid, millest paljud dokumendid sisaldavad koondumispoolte täiendavaid argumente erinevate turgude

kohta. Põhimõtteliselt, ja selliste täpsemate argumentide puudumisel, mille põhjal saaks tuvastada vastupidist, on see asjaolu vastuolus kinnitusega, mille kohaselt hagejal ei olnud võimalik piisavalt VT-le vastata.

710 Hageja ei too ka seoses argumentidega, mille kohaselt komisjon korraldas dokumentidega tutvumise halvasti, näiteid ega täpsemaid põhjendusi, et kinnitada oma argumente, mille kohaselt dokumentide mittevastavus nende sisukorrale ja „toimikus puuduvate lehekülgede suur hulk” lühendas tegelikult aega, mis tal oli VT-le vastamiseks.

711 Argumendid, mis puudutavad toimikuga tutvumist ja selliste dokumentide sisu kokkuvõtte puudumist, millega hageja ei saanud tutvuda, on seoses käesoleva väitega asjakohased vaid osas, kus hageja järeldab nende põhjal, et ta kaotas väärtuslikku aega selliste probleemide lahendamiseks, selle asemel et kasutada aega toimiku endaga tutvumiseks. Kuigi erinevate kirjade ja elektrooniliste kirjade kirjutamine, millele hageja viitab, pidi ühel tema advokaatidest võtma mingil määral aega, ei takistanud nende toimingute tegemine uurida vajadusel samaaegselt teiste advokaatidega paljusid dokumente, millega ta sai juba tutvuda.

712 Ainus dokument, millele hageja sellega seoses täpsemalt viitab, on avaldus [...], mille ta sai alles 17. mail 2001 ehk kolm päeva enne VT-le antavale vastusele kehtestatud tähtaja lõppemist. Sellele lisaks, et hageja sai seda dokumenti tõhusalt kommenteerida võimaluse korral VT vastuses ja vähemalt komisjoni korraldatud ärakuulamise käigus, piisab märkusest, et vaidlustatud otsuses komisjon sellele dokumendile ei viidanud. Isegi kui tuvastataks, et hagejal ei olnud seda enne VT-le vastamist piisavalt aega uurida, ei mõjutanud see asjaolu haldusmenetluse lõpptulemust tema suhtes kahjulikult.

713 Seega tuleb märkida, et hageja ei ole konkreetselt selgitanud, milliseid asjaolusid või argumente ei ole ta haldusmenetluse staadiumis suutnud enda kaitse väidetavate takistuste tõttu tõhusalt esitada. Seega ei ole ta tõendanud, et tema kaitseõigusi oleks käesoleva asja asjaoludel rikutud talle VT-le vastamiseks antud tähtaja lühiduse tõttu.

5. Äraakuulamise eest vastutava ametniku pädevuse küsimus

a) Poolte argumendid

714 Hageja leiab, et äraakuulamise eest vastutavaid ametnikke puudutavad uued sätted, mille komisjon kehtestas 23. mai 2001. aasta otsuses 2001/462/EÜ, ESTÜ äraakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta teatavates konkurentsimeetlustes (EÜT L 162, lk 21), olid käesolevas asjas kohaldatavad, nagu on tunnistanud äraakuulamise eest vastutav ametnik 19. juuni 2001. aasta kirjas. Asjaomaste uute sätete konkreetne kohaldamine oleks andnud hagejale võimaluse kaitsta oma õigusi paremini mitte üksnes menetluse objektiivsuse seisukohast, vaid ka sellest seisukohast, et tal oleks siis olnud piisav juurdepääs kõigile vajalikele dokumentidele. Komisjoni selle kohta esitatud vastuvõetamatuse väitel puudub õiguslik alus ja tuleb seetõttu tagasi lükata.

715 Asjaolu, et äraakuulamise eest vastutav ametnik tegutses vanade sätete alusel, ja eelkõige asjaolu, et ta on määratud nimetatud sätete alusel, muudab tema otsused ebaseaduslikeks ja kehtetuteks. Selline normide rikkumine tähendab, et vaidlustatud otsust ei ole vastu võetud või tuleb vähemalt tühistada. Varem kehtinud sätete kohaldamisega võeti GE-lt põhiõiguste hartas ja Euroopa inimõiguste ja põhiõiguste kaitse konventsioonis ettenähtud kaitse, millega peaks olema tagatud tema õigus olla ärakuulatud.

716 Komisjoni leiab, et käesolev väide on vastuvõetamatu, sest GE ei määratle sätteid, mida ei kohaldata, ega seda, kuidas oleksid need sätted võimaldanud tal ennast tõhusamalt kaitsta. Igal juhul tuli asjassepuutuvaid uusi sätteid kohaldada ja neid kohaldatigi. Otsuse 2001/462 vastuvõtmisega ei lõppenud asjades ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevus. Igal juhul peab ärakuulamise eest vastutav ametnik tagama oluliste sätete järgimise, ja nende rikkumist tuleb tõendada, mida ei ole tehtud. Tegelikult põhjustas selle vea asjaolu, et otsusest 2001/462 jäeti viimasel hetkel välja lause, mille kohaselt pidi otsus jõustuma Euroopa Ühenduste Teatajas avaldamisele järgneval päeval. Seetõttu jõustus otsus selle vastuvõtmisel, vastupidi sellele, mida komisjoni teenistused ette nägid.

b) Esimese Astme Kohtu hinnang

717 Kõigepealt tuleb märkida, et käesolev väide vastab kodukorra artikli 44 lõike 1 punktis c sätestatud nõuetele ja seda ei saa tagasi lükata vastuvõetamatu väitena. Kuigi väidet ei esitatud hagiavalduses väga üksikasjalikult, on selle sisu selge, ja seda on täiendatud repliigis eelkõige muude faktiliste asjaoludega seotud argumentidega.

718 Käesoleval juhul on kindel, et otsus 2001/462 jõustus selle vastuvõtmise päeval ehk 23. mail 2001 ja komisjoni 12. detsembri 1994. aasta otsus 94/810/ESTÜ, EÜ komisjonis konkurentsimenetluste raames ärakuulamise eest vastutavate ametnike pädevuse kohta (EÜT L 330, lk 67) tühistati samal päeval. Kuigi otsuse 2001/462 artiklis 1 sätestatakse, et komisjon „määrab ametisse ühe või mitu ärakuulamise eest vastutavat ametnikku”, täpsustatakse selle artikli 2 lõikes 1, et „ametisse määratud isikute tööülesannete täitmise katkestamine, lõpetamine või nende üleviimine mis tahes korra kohaselt toimub komisjoni põhjendatud otsuse alusel”. Selles otsuses ei ole otseselt sätestatud ülemineku meetmeid, mis puudutaksid ärakuulamismenetluse eest vastutavat ametnikku, kes oli ametis otsuse jõustumisel.

719 Kuigi ärakuulamismenetluse eest vastutava ametniku seisundit on muudetud otsuse 2001/462 jõustumisel eelkõige selles osas, kus ta on nüüdsest haldustasandil otsuse artikli 2 lõike 2 alusel konkurentsi peadirektoraadi asemel seotud konkurentsi eest vastutava komisjoni liikmega, nähtub sellest otsusest selgelt, et ärakuulamise eest vastutava ametniku uus ametikoht asendab otseselt otsuses 94/810 ettenähtud samanimelist endist ametikohta. Seetõttu tuleb järeldada, et kuna puudub otsus, mille alusel oleks otsustatud ärakuulamise eest vastutava endise ametniku volitused lõpetada vastavalt otsuse 2001/462 artikli 2 lõikele 1, on ta jäänud ametisse ka pärast selle otsuse jõustumist, vastupidi sellele, mida väidab hageja.

720 Eespool esitatud sätete tõlgendust kinnitab objektiivne vajadus tagada ärakuulamise eest vastutava ametniku ametikoha jätkumine vastavalt hea halduse põhimõttele. Tuleb märkida, et otsus 2001/462 jõustus vaieldamatult ajal, kui teatud menetlused olid pooleli. Kui otsuse 2001/462 jõustumisel koos sellega, et uut ärakuulamise eest vastutavat ametnikku ei olnud nimetatud, oleks olnud selline mõju, et ükski isik ei oleks olnud pädev seda ametit pidama, oleks olnud neid menetlusi võimatu jätkata, millega oleks ka võetud määruse nr 4064/89 sätetelt ja otsuse 2001/462 sätetelt tõhus mõju sellistele menetlustele. Seetõttu tuleb järeldada, et ärakuulamise eest vastutav ametnik, kes oli ametis otsuse 2001/462 jõustumisel, oli edasi pädev kuni uue korra kehtestamiseni, vähemalt selliste menetluste lõpule viimiseks, mis nagu ka käesolevas asjas olid juba tema uurida.

721 Komisjon ei eita seoses otsuse 2001/462 sätete kohaldamisega, et ärakuulamise eest vastutav ametnik rikkus ärakuulamismenetluse ajal kehtinud norme. Ta leiab, et sellel rikkumisel puudus aga õiguslik või konkreetne tagajärg, sest ärakuulamise eest

vastutava ametniku kohaldatav menetlus oli tegelikult kooskõlas nii varem kehtinud sätetega, mida ta uskus kohaldavat, kui ka uute sätetega, mida tal tuli kohaldada.

- 722 Komisjon märgib õigesti, et hageja ei ole suutnud välja tuua ühtegi otsuse 2001/462 konkreetset sätet, mida ärakuulamise eest vastutav ametnik rikkus, ega sätet, mille alusel oleks ta võinud võtta teistsuguse seisukoha kui selle, mille ta tegelikult oli võtnud, kui ta oleks teadnud, et ta oleks pidanud kohaldama otsust 2001/462.
- 723 Ainsad konkreetsed küsimused, mida hageja on sellega seoses esitanud, puudutavad ärakuulamise eest vastutava ametniku keeldumist määrata Choi mudeli ja selles kasutatud andmete ning kolmandatelt isikutele saadud kaebuste ja märkuste esitamine tervikuna. Eespool punktis 649 ja sellele järgnevates punktides esitatud põhjustel tuleb järeldada, et asjakohasete kaebuste ja märkuste seisukohast on käesolevas asjas peetud toimikuga tutvumise võimalust piisavaks. Järelikult ei ole ärakuulamise eest vastutava ametniku seisukoht takistanud hagejal ennast käesoleval juhul kaitsta. Seoses Choi mudeliga on ärakuulamise eest vastutav ametnik märkinud oma 28. juuni 2001. aasta aruandes, et komisjon ei tuginenud enam sel kuupäeval asjassepuutuval mudelile (vt selle kohta ka ärakuulamise eest vastutava ametniku 28. juuni 2001. aasta aruanne, punktid 2 ja 3. Sellega seoses tuleb kindlasti meelde tuletada, et Esimese Astme Kohus on juba tagasi lükanud eespool punktis 399 ja selle järgnevates punktides pakettmüüki puudutava komisjoni argumentatsiooni, mistõttu võimalik seisukoht, et selle mudeliga tutvumine on toimunud ebaseaduslikult, ei saa mõjutada käesoleva kohtumenetluse lõpptulemust.
- 724 Hageja märgib, et otsuse 2001/462 põhjenduses 2 kinnitatakse, et „komisjon peab kindlustama, et see õigus [olla ärakuulatud] oleks konkurentsimenetlustes tagatud, võttes eelkõige arvesse [Euroopa Liidu põhiõiguste] hartat”. Sellega seoses viitab ta eelkõige harta artikli 41 lõike 2 alusel õigusele olla ärakuulatud, artiklite 41 ja 42 alusel enda õigusele tutvuda dokumentidega, artikli 47 alusel enda õigusele õiglasele kohtulikule arutamisele ja lõpuks artikli 52 alusel otsesele kohustusele järgida proportsionaalsuse põhimõtet kõigil juhtudel, kui põhiõigusi piiratakse.

725 Sellega seoses piisab, kui märkida, et eespool punktides eraldi mainitud kõigi õiguste tegelikku sisu kaitsti ühenduse õiguses juba enne harta vastuvõtmist, ja harta vastavalt oma preambulale üksnes kinnitab neid uuesti üle. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale moodustavad põhiõigused ühenduse õiguse üldpõhimõtete lahutamatu osa, mille järgimist tagab ühenduse kohus (vt muu hulgas Euroopa Kohtu 28. märtsi 1996. aasta arvamus 2/94, EKL 1996, lk I-1759, punkt 33 ja 29. mai 1997. aasta otsus kohtuasjas C-299/95: Kremzow, EKL 1997, lk I-2629, punkt 14). Seetõttu lähtuvad Euroopa Kohus ja Esimese Astme Kohus nii liikmesriikide ühesugustest riigiõiguslikest tavadest kui ka inimõiguste kaitset käsitlevates sellistes rahvusvahelistes lepingutes sisalduvatest seisukohtadest, mille raames liikmesriigid teevad koostööd ja millega nad on ühinenud. Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon on sellega seoses eriti oluline (15. mai 1986. aasta otsus kohtuasjas 222/84: Johnston, EKL 1986, lk 1651, punkt 18 ja eespool viidatud kohtuotsus Kremzow, punkt 14). Lisaks sätestatakse Euroopa Liidu lepingu artikli F lõikes 2 (muudetuna EL artikkel 6 lõige 2), et „Liit austab põhiõigusi kui ühenduse õiguse üldpõhimõtteid, nagu need on tagatud inimõiguste ja põhivabaduste kaitse Euroopa konventsiooniga [...] ning nagu need tulenevad liikmesriikide ühesugustest riigiõiguslikest tavadest”.

726 Ka on ühenduse õiguses väljakujunenud, et ühenduse õiguse üldpõhimõtete hulka kuuluv proportsionaalsuse põhimõte nõuab, et ühenduse institutsioonide tegevus ei ületaks piire, mis asjassepuutuvate õigusnormidega seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks on sobiv ja vajalik, ning juhul, kui on võimalik valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb rakendada kõige vähem piiravat meetet, ning tekitatud piirangud peavad olema vastavuses seatud eesmärkidega (13. novembri 1990. aasta otsus kohtuasjas C-331/88: Fedesa jt, EKL 1990, lk I-4023, punkt 13; 5. oktoobri 1994. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-133/93, C-300/93 ja C-362/93: Crispoltoni jt, EKL 1994, lk I-4863, punkt 41 ja 5. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-157/96: National Farmers' Union jt, EKL 1998, lk I-2211, punkt 60).

727 Seega ei saa käesoleval juhul järeldada otsuse 2001/462 põhjenduses 2 sisalduvast

viitest hartale, et ärakuulamise eest vastutav ametnik oleks pidanud hageja viidatud õigusi pärast asjassepuutuva otsuse jõustumist kohaldama erinevalt.

728 Hageja viitab ka üldistele komisjoni kinnitustele kaitseõiguste tugevnemise kohta, mis pidid tulenema ärakuulamise eest vastutava ametniku pädevuse reformist, seda eelkõige otsuse 2001/462 vastuvõtmisele eelnenud rohelisest raamatust. Neist väidetest ei järeldu, et ärakuulamise eest vastutav ametnik oleks tegutsenud komisjonis korraldatud ärakuulamistel erinevalt, kui enda korraldatutel. Ärakuulamise eest vastutav ametnik on ise kinnitanud hagejale adresseeritud 19. juuni 2001. aasta kirjas, et ärakuulamine oli korraldatud viisil, et arvestati kaitseõiguste järgimisega seotud otsuse 2001/462 nõudeid. Eriti tuleb ära märkida, et ärakuulamise eest vastutav ametnik on andnud koondumise osalistele võimaluse esitada kirjalikke märkusi pärast suulist arutelu vastavalt otsuse 2001/462 artikli 12 lõikes 4 sätestatule.

729 Ainus konkreetne argument, mille hageja on sellega seoses esitanud, puudutab võimalust, et ärakuulamise eest vastutav ametnik oleks võinud asuda seisukohale, et Choi mudel tuleb menetlusest välja jätta juba komisjonis korraldatud ärakuulamise staadiumis, kuna koondumise osalised ei olnud saanud uurida selles kasutatud andmeid. Kuna selles argumentis ei viidata otsuse 2001/462 konkreetsetele sätetele, millega muudetak스 kriteeriume, mida ärakuulamise eest vastutav ametnik pidi kohaldama oma vastava otsuse tegemisel, ei saa selle argumentiga nõustuda. Nagu eespool punktis 723 on meelde tuletatud, on komisjon igal juhul loobunud Choi mudelist enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist.

730 Kuigi ärakuulamise eest vastutav ametnik on tõesti asjas 29. ja 30. mail 2001 toimunud ärakuulamisel kohaldatavates sätetes eksinud, ei ole põhjust järeldada, et selle eksimusega oleks põhjustatud hageja kaitsevõimele tagajärgi, mille tõttu menetluse käik oleks võinud olla teistsugune.

731 Seoses haldusmenetluse käiguga pärast ärakuulamist tuleb märkida, et 28. juuni 2001. aasta aruande tegemisel on ärakuulamise eest vastutav ametnik kohaldanud uusi, otsuse 2001/462 sätteid. Võttes lõpliku seisukoha teatatud koondumise osaliste esitatud erinevates protsessuaalsetes küsimustes, on ta seega sel ajal kohaldatavaid menetlussätteid arvestanud. Kuna ta uuris nimetatud aruandes uuesti, kas kaitseõigusi on käesoleval juhul järgitud, ja eelkõige seda, kas toimikuga tutvumine oli kooskõlas kohaldatavate sätetega, tuleb järeldada, et ta on parandanud võimalikud puudused, mis oli põhjustatud tema varasemast eksimusest enne vaidlustatud otsuse vastuvõtmist.

Üldine järeldus

732 Käesolevas menetluses tuleb seega asuda seisukohale, et komisjon on vaidlustatud otsuses õiguspäraselt järeldanud, et hagejal juba eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund regionaalsete teostavate suuremõtmeliste lennukite mootorite turul oleks koondumise tagajärjel tugevnenud ja et ühinemisel tekkival üksusel oleks tekkinud turgu valitsev seisund ärilennukite mootorite ja meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turgudel (vt punkt 489 jj, punkt 566 jj ning punkt 587 jj). Samuti nähtub vaidlustatud otsusest, et kõigil neil turgudel oleks turgu valitseva seisundi tekkimise või tugevnemise tagajärjel tõhus konkurents olnud ühisturul märkimisväärselt takistatud. Lisaks ei mõjuta hageja poolt käesolevas asjas esitatud menetlust puudutavad argumendid ühtegi neist järeldustest (vt eespool punktid 621–731).

733 Kuigi komisjon on vaidlustatud otsuses õiguspäraselt järeldanud, et hagejal oli enne koondumist turgu valitsev seisund suuremõtmeliste kommertslennukite reaktiivmootorite turul, ei ole ta see-eest õiguslikult piisavalt tõendanud, et ühinemisel

tekkival üksusel oleks tekkinud turgu valitsev seisund või et selline seisund oleks tugevnenud Honeywelli süüteseadmete ja hageja suuremõõtmeliste kommertslen-
nukite reaktiivmootorite vertikaalse kattumise tõttu või seetõttu, et Honeywelli
avioonikaga seotud ja mitteseotud tooted oleksid ühendatud GE kontserni rahalise ja
kaubandusliku võimsusega, või seetõttu, et hageja mootorite müük oleks
võimaldanud pakettmüüki koos Honeywelli avioonikaga seotud toodete ja mitte-
seotud toodetega (vt vastavalt punkt 286 jj, punkt 325 jj ning punkt 399 jj).

- 734 Sellega seoses tuleb meelde tuletada, et otsust, mis tunnistab teatatud koondumise
ühisturuga kokkusobimatuks, ei tule tühistada põhjusel, et hageja on tõendanud ühe
või mitme vea olemasolu, mis sisalduvad analüüsides, mida on nimetatud seoses ühe
või mitme turuga, kui asjassepuutuvast otsusest siiski nähtub, et teatatud
koondumine vastas määruse nr 4064/89 artikli 2 lõikes 3 sätestatud kokkusobima-
tuse kriteeriumidele ühe või mitme turu osas (vt eelkõige eespool punktid 45–48).
Kuna komisjon on vaidlustatud otsuses õiguspäraselt tuvastanud, et need
kriteeriumid on täidetud kolme erineva turu osas ehk regionaalende teostavate
suuremõõtmeliste lennukite reaktiivmootorite turu, ärilennukite reaktiivmootorite
turu ja meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turu osas, ei tule vaidlustatud otsust
käsitlevas asjas tühistada. Seetõttu tuleb hagi jätta rahuldamata.

Kohtukulud

- 735 Vastavalt kodukorra artikli 87 lõikele 2 on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud
hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna kohtuotsus on tehtud
hageja kahjuks, siis vastavalt kostja ja menetlusse astujate Rolls-Royce'i ja Rockwell
Collinsi nõuetele jäetakse hageja kulud tema enda kanda ja mõistetakse temalt välja
kostja ja menetlusse astujate kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ESIMESE ASTME KOHUS (teine koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Jätta hageja kohtukulud tema enda kanda ning mõista temalt välja komisjoni ja menetlusse astujate kohtukulud.**

Pirrung

Tiili

Meij

Vilaras

Forwood

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 14. detsembril 2005 Luxembourgis.

Kohtusekretär

Koja esimees

E. Coulon

J. Pirrung

Sisukord

Õiguslik raamistik	II - 5598
Vaidluse taust	II - 5599
Vaidlustatud otsus	II - 5600
Menetlus	II - 5603
Poolte nõuded	II - 5606
Õiguslik käsitlus	II - 5606
A — Esialgsed küsimused	II - 5607
1. Liitmistaotlus	II - 5607
2. Erinevate osade, millel põhineb komisjoni järeldus koondumise kokkuso- bimatuse kohta ühisturuga, omavahelised seosed	II - 5608
a) Poolte argumendid	II - 5608
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5609
3. Väljapakutud kohustused	II - 5611
4. Tõendamiskohustus ja ühenduse kohtu teostatava järelevalve ulatus	II - 5614
a) Poolte argumendid	II - 5614
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5615
Üldised seisukohad	II - 5615
Konglomeraatmõjude käsitlemine	II - 5616
Käsitlus teguritest, mis võivad ära hoida ühinemisel tekkiva üksuse käitumise vaidlustatud otsuses ettenähtud viisil	II - 5618

5. Tõendite puudumine tõhusa konkurentsi märkimisväärse takistamise kohta	II - 5620
a) Poolte argumendid	II - 5620
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5622
B — Eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund suuremõõtmeliste kommertslen- krite reaktiivmootorite turul	II - 5625
1. Sissejuhatus	II - 5625
2. Poolte argumendid	II - 5626
3. Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5633
a) Esialgsed märkused	II - 5633
b) Turuosad	II - 5636
CFMI turuosa omistamine hagejale	II - 5637
— Sissejuhatus	II - 5637
— CFMI sisemise korralduse analüüs	II - 5638
— GE, CFMI ja Snecma konkurentsialase seisundi analüüs	II - 5640
— Kokkuvõte ja järeldus CFMI turuosade omistamisest hagejale .	II - 5641
Komisjoni märgitud turuosad olemasolevate tootjate võimsuse hinda- miseks suuremõõtmeliste kommertslen- krite reaktiivmootorite turul .	II - 5643
— Järeldused suuremõõtmeliste kommertslen- krite reaktiivmoo- torite turu olemuse kohta	II - 5643
— Järeldused müügijärgse teenuste turu kohta (aftermarkets) ...	II - 5644
	II - 5833

— Järeldused seoses mõistega „standardiseerimine” suuremõõtmeliste kommertslennumarkide reaktiivmootorite turul	II - 5646
— Komisjoni tuvastatud turuosade arvutamine, et hinnata hageja võimsust suuremõõtmeliste kommertslennumarkide reaktiivmootorite turul	II - 5648
— Boeing 737 käsitus	II - 5652
Järeldused turuosade kohta	II - 5654
c) Vertikaalne integreerimine — GE Capital ja GECAS	II - 5655
Sissejuhatus	II - 5655
GECAS-e kaubanduslik mõju	II - 5658
— GECAS-e „GE-only” poliitika	II - 5658
— GECAS-e kaubanduslik positsioon	II - 5660
GE Capitali rahaline võimsus	II - 5662
Järeldused GECAS-e ja GE Capitali mõju kohta hageja klientidele suuremõõtmeliste kommertslennumarkide reaktiivmootorite turul	II - 5662
— Lennukitootjate mõjutamine GE poolt tulenevalt tema tütarettevõtjate rahalisest võimsusest	II - 5663
— Lennuettevõtjate mõjutamine GE poolt tema tütarettevõtjate võimsust kasutades	II - 5667
— Järeldus, mis puudutab tütarettevõtjate võimsusest tuleneva mõju teostamist GE poolt	II - 5670
Järeldused seoses arvudega, mis puudutavad hageja turuosade muutust pärast seda, kui GECAS alustas lennumarkide ostu- ja liisingtegevust	II - 5671
Järeldus vertikaalse integreerumise kohta	II - 5674

GENERAL ELECTRIC V. KOMISJON

d) Konkurentsiolekord suuremõõtmeliste kommertslennumite reaktiivmootorite turul	II - 5675
e) Konkurentsialase ja kaubandusliku surve puudumine või nõrkus	II - 5678
Konkurentide surve	II - 5678
— P & W seisund	II - 5679
— Rolls-Royce'i seisund	II - 5681
Ostjate poolt avaldatav surve	II - 5683
f) Järeldus turgu valitseva seisundi kohta	II - 5685
C — Vertikaalne kattumine	II - 5685
1. Poolte argumendid	II - 5685
2. Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5687
3. Järeldus	II - 5696
D — Konglomeraatmõjud	II - 5697
1. Rahaline võimsus ja vertikaalne integreerumine	II - 5697
a) Poolte argumendid	II - 5697
Rahaline võimsus	II - 5697
Vertikaalne integreerumine	II - 5698
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5700
Sissejuhatus	II - 5700
Komisjoni prognoositud tulevase käitumise tõenäosus	II - 5701
— SFE-standardtoode	II - 5701
— BFE- ja SFE-valiktooted	II - 5705
Turgu valitseva seisundi tekkimine avioonika seotud ja mitteseotud toodete turgudel tulevikus	II - 5709
Järeldus	II - 5712
	II - 5835

2. Pakettmüük	II - 5713
a) Poolte argumendid	II - 5713
Erialgsed märkused	II - 5713
Puhta või tehnilise pakettmüügi olemasolu	II - 5716
Segapakettmüügi olemasolu	II - 5717
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5721
Erialgsed märkused	II - 5721
Pakettmüük üldiselt	II - 5724
Puhas pakettmüük	II - 5727
Tehniline pakettmüük	II - 5731
Segapakettmüük	II - 5732
— Varasemad võtted	II - 5734
— Majandusanalüüsid	II - 5736
— Prognoositud käitumise strateegiline olemus	II - 5742
Järeldus	II - 5744
E — Horisontaalsed kattumised	II - 5745
1. Regionaallende teostavate suuremõtmeliste lennukite mootorid	II - 5746
a) Poolte argumendid	II - 5746
Turu määratlus ja asjaomasel turul juba eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund	II - 5746
Koondumise mõjud asjaomasel turul	II - 5748
Regionaallende teostavate suuremõtmeliste lennukite reaktiivmooto- reid puudutava struktuurilise kohustuse tagasilükkamine	II - 5749
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5750
Turu määratlus	II - 5750

GENERAL ELECTRIC V. KOMISJON

Hagejal juba eelnevalt olemasolev turgu valitsev seisund	II - 5766
Turgu valitseva seisundi tugevnemine	II - 5767
Turgu valitseva seisundi tugevnemise mõjud konkurentsile	II - 5768
Regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukitega seotud kohustuse tagasilükkamine komisjoni poolt	II - 5773
Järeldus regionaalende teostavate suuremõõtmeliste lennukite mootorite turgu mõjutavast horisontaalsest kattumisest	II - 5775
2. Ärilennukite mootorid	II - 5775
a) Poolte argumendid	II - 5775
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5776
c) Järeldus ärilennukite mootorite turgu mõjutavast horisontaalsest kattumisest	II - 5782
3. Meresõidukite väiksed gaasiturbiinid	II - 5783
a) Turu määratlus	II - 5783
Poolte argumendid	II - 5783
Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5783
b) Kohustused	II - 5790
Poolte argumendid	II - 5790
Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5791
c) Järeldus meresõidukite väikeste gaasiturbiinide turgu mõjutavast horisontaalsest kattumisest	II - 5793
F — Menetlusnormi rikkumist käsitlevad väited	II - 5793
1. Esialgsed märkused	II - 5794
a) Poolte argumendid	II - 5794
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5796
	II - 5837

2. Õigus tutvuda teatud dokumentidega	II - 5798
a) Poolte argumendid	II - 5798
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5802
3. Toimikuga tutvumise võimaldamine hilinemisega	II - 5815
a) Poolte argumendid	II - 5815
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5816
4. GE-le toimikuga tutvumiseks antud tähtaja lühidus	II - 5818
a) Poolte argumendid	II - 5818
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5819
5. Ärakuulamise eest vastutava ametniku pädevuse küsimus	II - 5823
a) Poolte argumendid	II - 5823
b) Esimese Astme Kohtu hinnang	II - 5824
Üldine järeldus	II - 5829
Kohtukulud	II - 5830