

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 19ης Μαΐου 1994 ***

Στην υπόθεση T-2/93,

Société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France, εταιρεία γαλλικού δικαίου, με έδρα το Παρίσι, εκπροσωπούμενη από τον **Eduard Marisens**, δικηγόρο Βρυξελλών, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τη δικηγόρο **Lucy Dupong**, 14 A, rue des Bains,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους **Francisco Enrique Gonzáles Díaz**, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, και **Géraud de Bergues**, δημόσιο υπάλληλο κράτους μέλους αποσπασμένο στην Επιτροπή, με αντίκλητο στο Λουξεμβούργο τον **Γεώργιο Κρεμλή**, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας, **Centre Wagner, Kirchberg**,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.
Σύλλογή

υποστηριζομένης από

το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας, εκπροσωπούμενο από τον John D. Colahan, του Treasury Solicitor's Department, επικουρούμενο από τον Christopher Vajda, barrister, του δικηγορικού συλλόγου Αγγλίας και Ουαλλίας, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο την Πρεσβεία του Ηνωμένου Βασιλείου, 14, boulevard Roosevelt,

την TAT SA, εταιρία γαλλικού δικαίου, με έδρα την Τουρ (Γαλλία), εκπροσωπούμενη από τον Antoine Winckler, δικηγόρο Παρισιού, και τον Romano Subiotto, solicitor, με αντικλήτους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Elvinger και Hoss, 15, Côte d'Eich,

και

την British Airways plc, εταιρία αγγλικού δικαίου, με έδρα το Hounslow (Ηνωμένο Βασίλειο), εκπροσωπούμενη από τους William Allan και James E. Flynn, solicitors, με αντικλήτους στο Λουξεμβούργο τους δικηγόρους Loesch και Wolter, 11, rue Goethe,

παρεμβαίνοντες,

που έχει ως αντικείμενο την ακύρωση της απόφασεως της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 1992 (IV/M. 259 — British Airways/TAT), περί μιας διαδικασίας εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (το αναθεωρημένο κείμενο του κανονισμού δημοσιεύθηκε στην ΕΕ 1990, L 257, σ. 13),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΚΩΝ
ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους R. Schintgen, Πρόεδρο, R. García-Valdecasas, H. Kirschner,
B. Vesterdorf και K. Lenaerts, δικαστές,

γραμματέας: H. Jung

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικα-
σίας της 23ης Φεβρουαρίου 1994,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Το ιστορικό της διαφοράς

Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 5 Ιανουα-
ρίου 1993, η ανώνυμη εταιρία με συμμετοχή εργαζομένων Compagnie nationale
Air France (στο εξής: Air France) άσκησε, δυνάμει του άρθρου 173 της Συνθήκης
ΕΟΚ, προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως της Επιτροπής,
της 27ης Νοεμβρίου 1992 (IV/M. 259 — British Airways/TAT, στο εξής: απόφα-
ση), περί μιας διαδικασίας εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμ-
βουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ
επιχειρήσεων (το αναθεωρημένο κείμενο του κανονισμού, ο οποίος στο εξής θα
αναφέρεται ως: κανονισμός, δημοσιεύθηκε στην ΕΕ 1990, L 257, σ. 13).

- 2 Από τον φάκελο της υποθέσεως προκύπτει ότι η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή στις 23 Οκτωβρίου 1992, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού. Στις 31 Οκτωβρίου 1992 η Επιτροπή δημοσίευσε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* την ανακοίνωση που προβλέπεται από το άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΕ C 283, σ. 10). Κατά το άρθρο 4 της ανακοινώσεως αυτής, η Επιτροπή καλούσε «τους ενδιαφερομένους τρίτους να [της] υποβάλουν οποιεσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση(...)».
- 3 Κατόπιν της δημοσιεύσεως αυτής, η προσφεύγουσα υπέβαλε τις παρατηρήσεις της με έγγραφο της 9ης Νοεμβρίου 1992, με το οποίο αμφισβήτησε, μεταξύ άλλων, την ορθότητα του ορισμού της επίμαχης αγοράς στον οποίο κατέληξε η Επιτροπή, θεωρώντας ότι ο ορισμός αυτός δεν ελάμβανε υπόψη την κατάσταση του ανταγωνισμού στο σύνολο της κοινοτικής αγοράς των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως δε την ενίσχυση της θέσεως του ενός των μερών της επίδικης συγκεντρώσεως, της *British Airways plc* (στο εξής: *British Airways*), εντός του διεθνούς ενδοκοινοτικού δικτύου.
- 4 Η αλληλογραφία μεταξύ της προσφεύγουσας και της Επιτροπής συνεχίστηκε με έγγραφα της 10ης Νοεμβρίου, της 17ης Νοεμβρίου, της 19ης Νοεμβρίου, της 23ης Νοεμβρίου, της 2ας Δεκεμβρίου και της 21ης Δεκεμβρίου 1992.

Η προσβαλλόμενη απόφαση

- 5 Με την απόφαση, η Επιτροπή διαπιστώνει, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 6, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού, ότι η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως δεν προκαλεί σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβατό της με την κοινή αγορά.
- 6 Από την απόφαση προκύπτει ότι η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως αφορά την εξαγορά εκ μέρους της *British Airways* του 49,9 % του κεφαλαίου της εταιρίας

TAT European Airlines (στο εξής: TAT ΕΑ), ενώ η TAT S. A. (στο εξής: TAT) θα κρατήσει το υπόλοιπο 50,1 % του κεφαλαίου.

7 Η συμφωνία εξαγοράς προβλέπει επίσης το δικαίωμα της British Airways να εξαγοράσει το ως άνω 50,1 %, το οποίο μπορεί να ασκηθεί ανά πάσα στιγμή μέχρι την 1η Απριλίου 1997. Η δε TAT αποκτά το δικαίωμα να ζητήσει από την British Airways να εξαγοράσει το υπόλοιπο 50,1 % του κεφαλαίου της TAT την 1η Απριλίου 1997. Κατά το σημείο 5 της απόφασης, η Επιτροπή θεώρησε ότι, δεδομένου ότι δεν είναι βέβαιη η άσκηση των δικαιωμάτων αυτών, δεν υπάρχει λόγος να ληφθεί υπόψη αυτή η πιθανή δεύτερη συναλλαγή για την εκτίμηση της κοινοποιηθείσας πράξεως συγκεντρώσεως.

8 Από την απόφαση (σημεία 6 και 7) προκύπτει επίσης ότι μια συμφωνία μετόχων που συνήφθη μεταξύ της British Airways και της TAT προβλέπει τα εξής:

α) το διοικητικό συμβούλιο της TAT ΕΑ θα αποτελείται από 9 μέλη, 5 εκ των οποίων θα διορίζονται από την TAT και 4 από την British Airways.

β) ο πρόεδρος και ο γενικός διευθυντής της TAT ΕΑ, οι οποίοι κατείχαν τις ίδιες θέσεις στην TAT, θα συνεχίσουν, με τη συγκατάθεση της British Airways, να ασκούν τα καθήκοντά τους, αρχικά για περίοδο δύο ετών.

γ) οι μείζονος σημασίας αποφάσεις λαμβάνονται από το διοικητικό συμβούλιο της TAT ΕΑ, μόνο εάν ένα τουλάχιστον από τα μέλη που έχει διορίσει η TAT και ένα από τα μέλη που έχει διορίσει η British Airways ταχθούν υπέρ της προτάσεως (στις αποφάσεις που αφορά το σημείο αυτό συμπεριλαμβάνεται, μεταξύ άλλων, κάθε τροποποίηση του «business plan» για την περίοδο 1993-1996, το οποίο επεξεργάστηκαν και ενέκριναν η TAT και η British Airways συγχρόνως προς τη συμφωνία εξαγοράς).

δ) ο αρμόδιος για τις εμπορικές υποθέσεις αναπληρωτής γενικός διευθυντής θα διορίζεται από την British Airways.

- 9 Το «business plan» προβλέπει, μεταξύ άλλων, τα εξής:
- 1) τις γραμμές που εξυπηρετεί η TAT EA, καθώς και τα αεροπλάνα που χρησιμοποιεί και τα ωράρια των πτήσεων,
 - 2) το διάγραμμα του στόλου,
 - 3) τις προβλέψεις, όσον αφορά τον αριθμό των επιβατών που θα μεταφερθούν και την απόδοση που θα επιτευχθεί,
 - 4) τη στρατηγική ως προς τις διεθνείς γραμμές.
- 10 Βάσει των στοιχείων αυτών η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η TAT EA «θα ελέγχεται από κοινού» από την British Airways και την TAT (σημείο 9).
- 11 Με τα σημεία 10 και 13 της αποφάσεως, τα οποία αφορούν το ζήτημα εάν υφίσταται συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού, η Επιτροπή καταλήγει κατ'αρχάς στο συμπέρασμα ότι η προβλεπόμενη διάρκεια της κοινής θυγατρικής — ήτοι περίπου εξήμισι έτη, δεδομένου ότι προβλέπεται ότι η συμφωνία περί της κοινής επιχειρήσεως θα λήξει την 1η Απριλίου 1999, στην περίπτωση που δεν ασκηθούν τα παρεχόμενα δικαιώματα εξαγοράς — είναι αρκετά μεγάλη, ώστε μπορεί να προκληθεί μόνιμη μεταβολή των δομών των εμπλεκομένων επιχειρήσεων.
- 12 Η Επιτροπή διαπιστώνει στη συνέχεια ότι, κατόπιν της μεταβίβασης μέρους του κεφαλαίου, η TAT εγκαταλείπει τις δραστηριότητές της στον καλυπτόμενο από τη μεταβίβαση τομέα, με αποτέλεσμα να μην μπορεί πλέον να θεωρείται ως υπαρκτός ή πιθανός ανταγωνιστής ούτε της TAT EA ούτε της British Airways. Ός προς τις σχέσεις ανταγωνισμού μεταξύ της British Airways και της TAT EA, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η British Airways θα ασκεί ουσιώδη και αυξανόμενη επιρροή στον τρόπο διοικήσεως και εκμεταλλεύσεως της κοινής επιχειρήσεως και θα παίζει κυρίαρχο ρόλο στη διοίκησή της.

- 13 Βάσει των σκέψεων αυτών, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η απόκτηση εκ μέρους της British Airways του από κοινού ελέγχου της TAT EA δεν έχει ούτε ως σκοπό ούτε ως αποτέλεσμα τον συντονισμό της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς επιχειρήσεων που παραμένουν ανεξάρτητες, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού, και συμπεραίνει εξ αυτού ότι η εν λόγω πράξη αποτελεί συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού.
- 14 Αφού διαπίστωσε, με το σημείο 14 της αποφάσεως, ότι πρόκειται περί πράξεως κοινοτικών διαστάσεων κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 2, του κανονισμού, η Επιτροπή εξετάζει, στα σημεία 15 έως 26, αν η πράξη αυτή συμβιβάζεται προς την κοινή αγορά.
- 15 Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η British Airways δεν είχε καμία παρουσία στα δρομολόγια εσωτερικού της Γαλλίας πριν από την βαλλομένη πράξη συγκεντρώσεως, ενώ η TAT EA πραγματοποίησε το 1991 το 3,8 % των συνολικών τακτικών πτήσεων, αν ληφθεί υπόψη ο συνολικός αριθμός των μεταφερθέντων επιβατών, και ότι η Air France (άμεσα ή μέσω της Air-Inter) αντιπροσώπευε στο χώρο αυτό το 84,9 % του αριθμού επιβατών. Εξ αυτού η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως δεν δημιουργεί αλληλεπικάλυψη με τις πτήσεις εσωτερικού της TAT EA και ότι έχει ως αποτέλεσμα να παρέχει στην British Airways περιορισμένη πρόσβαση στο εσωτερικό γαλλικό δίκτυο και ορισμένες δυνατότητες να τροφοδοτεί τις δραστηριότητές της με πελατεία από τη Γαλλία.
- 16 Όσον αφορά τα διεθνή δρομολόγια της TAT EA και της British Airways, η Επιτροπή διαπιστώνει κατόπιν ότι οι μόνες γραμμές ως προς τις οποίες υφίσταται αλληλεπικάλυψη των υπηρεσιών της TAT EA και της British Airways είναι οι πτήσεις Παρίσι-Λονδίνο και Λυόν-Λονδίνο.
- 17 Βάσει των δύο αυτών διεθνών γραμμών ακριβώς, η Επιτροπή προβαίνει στον καθορισμό της επίμαχης αγοράς. Κατά την απόφαση (σημείο 19), ο καθορισμός αυτός πρέπει να βασίζεται σ' ένα δρομολόγιο ή σε μια δέσμη δρομολογίων, εάν υπάρχει δυνατότητα υποκαταστάσεως μεταξύ των δρομολογίων που την συνθέτουν. Οι άλλοι παράγοντες που ενδέχεται να αποδειχθούν σημαντικοί είναι,

κατά την απόφαση, αφενός μεν η υποδομή των αεροδρομίων και οι δυνατότητές τους, αφετέρου δε οι επιπτώσεις που έχει ένα δίκτυο μεγάλου εύρους ή όγκου εντός ενός δεδομένου γεωγραφικού χώρου.

- 18 Όσον αφορά τη δυνατότητα υποκαταστάσεως μεταξύ των εν λόγω δρομολογίων, η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε «ζεύγος πόλεων», δηλαδή Παρίσι -Λονδίνο και Λυόν -Λονδίνο, μπορεί να θεωρηθεί ως μια αγορά. Είναι πάντως της γνώμης ότι, στο πλαίσιο της επίμαχης πράξεως συγκεντρώσεως, το πρόβλημα της δυνατότητας υποκαταστάσεως μεταξύ αεροδρομίων έχει μεγάλη σημασία. Από την άποψη αυτή και όσον αφορά τη γραμμή Λονδίνο -Παρίσι, η Επιτροπή εξετάζει την κατάσταση του ανταγωνισμού στα διάφορα αεροδρόμια που πρέπει να ληφθούν υπόψη. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, αν και, όσον αφορά το Παρίσι, όλες οι εταιρίες χρησιμοποιούν για τις πτήσεις τους το αεροδρόμιο Charles-de-Gaulle, για το Λονδίνο χρησιμοποιούνται διάφορα αεροδρόμια. Η British Airways εκμεταλλεύεται βασικά τη γραμμή Παρίσι-Λονδίνο χρησιμοποιώντας κυρίως το αεροδρόμιο του Heathrow, αλλά και το αεροδρόμιο του Gatwick, μέσω της Dan Air. Η TAT EA εξυπηρετεί το δρομολόγιο αυτό μόνο από το Gatwick. Οι βασικοί ανταγωνιστές της TAT EA και της British Airways δεν εκτελούν δρομολόγια προς το Παρίσι από το Gatwick.
- 19 Βάσει της εξετάσεως αυτής, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως δεν συνεπάγεται τη μεταβολή των μεριδίων αγοράς της British Airways και της TAT E. A., όσον αφορά το δρομολόγιο Heathrow-Παρίσι, αλλά ότι, στο δρομολόγιο Gatwick-Παρίσι, έχει ως αποτέλεσμα να περιέλθει το 98,6 % της αγοράς στους μετέχοντες στην επίδικη πράξη, δηλαδή το 81,6 % στην Dan Air (British Airways) και το 17 % στην TAT EA.
- 20 Εν όλω, όσον αφορά δηλαδή το σύνολο της εναερίας κυκλοφορίας μεταξύ Λονδίνου και Παρισιού, αποτέλεσμα της πράξεως συγκεντρώσεως είναι να περιέλθει στον όμιλο British Airways-TAT EA μερίδιο αγοράς ίσο με 52,2 %, δηλαδή 49,5 % στην British Airways και 2,7 % στην TAT E. A., ανταγωνιστές των οποίων είναι η Air France με 32,9 %, η British Midland με 9,4 %, η Air UK με 3,7 %, η Air Brymon με 1,1 % και η κατηγορία «λοιποί» με το 0,6 % της αγοράς.

- 21 Όσον αφορά τη γραμμή Λονδίνο-Λυόν, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η British Airways και η Air France εκτελούν πτήσεις μόνο από το Heathrow, ενώ η TAT EA εξυπηρετεί το δρομολόγιο αυτό μόνο από το Gatwick. Σε κανένα από τα δύο αυτά δρομολόγια δεν υφίστανται άλλοι ανταγωνιστές. Αν και η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως δεν έχει συνέπειες ως προς το δρομολόγιο Heathrow-Λυόν, έχει ως αποτέλεσμα να περιέλθει στον όμιλο British Airways-TAT EA το 100 % της αγοράς από το Gatwick. Τούτο σημαίνει ότι ο όμιλος κατέχει συνολικά το 58,6 % της αγοράς (45,3 % η British Airways και 13,3 % η TAT EA), ενώ η Air France κατέχει το υπόλοιπο 41,4 %.
- 22 Η Επιτροπή θεωρεί ότι υφίσταται σε κάποιο βαθμό δυνατότητα υποκαταστάσεως μεταξύ των αεροδρομίων του Heathrow και του Gatwick αλλά ότι αυτή η δυνατότητα υποκαταστάσεως έχει απαραιτήτως σημασία, εξαιτίας της συμφορήσεως των εν λόγω δύο αεροδρομίων.
- 23 Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα (σημείο 23) ότι η θέση την οποία αποκτά η British Airways λόγω της πράξεως συγκεντρώσεως είναι ικανή να παρακωλύσει τον ανταγωνισμό στις εν λόγω εναέριες γραμμές. Η έλλειψη, στο Heathrow και στο Gatwick, διαθέσιμων ωραρίων για πτήσεις θα μπορούσε να αποτελέσει φραγμό στην είσοδο ανταγωνιστών που ενδεχομένως ενδιαφέρονται για τις εν λόγω γραμμές. Προκειμένου να ληφθεί υπόψη το στοιχείο αυτό, τα μέτοχα στην πράξη συγκεντρώσεως μέρη ανέλαβαν την υποχρέωση έναντι της Επιτροπής να παραχωρήσουν ενδεχομένως ορισμένα ωράρια στις εταιρίες που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν τις εν λόγω γραμμές.
- 24 Βάσει των σκέψεων αυτών και των υποχρεώσεων που ανέλαβαν τα μέρη που συμβάλλονται στην πράξη συγκεντρώσεως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα, με το σημείο VII της αποφάσεώς της, ότι η εν λόγω πράξη δεν προκαλεί αμφιβολίες ως προς το αν συμβιβάζεται με τη κοινή αγορά.

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

- 25 Με Διάταξη της 15ης Ιουλίου 1993, το Πρωτοδικείο (πρώτο τμήμα) επέτρεψε στο Ηνωμένο Βασίλειο καθώς και στην British Airways και στην TAT να παρέμβουν στην παρούσα υπόθεση υπέρ της καθής.
- 26 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (πρώτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων.
- 27 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 23ης Φεβρουαρίου 1994.
- 28 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:
- να ακυρώσει την απόφαση της Επιτροπής, της 27ης Νοεμβρίου 1992 (IV/M. 259 — British Airways/TAT),
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 29 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:
- να απορρίψει την προσφυγή,
 - να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

30 Το Ηνωμένο Βασίλειο ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή,
- να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των δικαστικών εξόδων στα οποία υποβλήθηκε το παρεμβαίνον.

31 Η παρεμβαίνουσα TAT ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη,
- άλλως, να την απορρίψει ως ουσία και νόμω αβάσιμη,
- να αναγνωρίσει ότι η προσφυγή ασκήθηκε χωρίς εύλογη αιτία και κακοβούλως, κατά την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας.
- να καταδικάσει την προσφεύγουσα στο σύνολο των δικαστικών εξόδων, περιλαμβανομένων και των δικαστικών εξόδων στα οποία υποβλήθηκε η παρεμβαίνουσα.

32 Η παρεμβαίνουσα British Airways ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή ως απαράδεκτη ή αβάσιμη,

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των δικαστικών εξόδων στα οποία υποβλήθηκε η παρεμβαίνουσα.

Επί του παραδεκτού

Συνοπτική παράθεση των λόγων ακυρώσεως και των επιχειρημάτων των διαδίκων

- 33 Χωρίς να προτείνει τυπικώς ένσταση απαραδέκτου, η Επιτροπή εκφράζει «τις αμφιβολίες της ως προς το παραδεκτό της υπό κρίση προσφυγής, διότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η πράξη της οποίας την ακύρωση ζητεί την αφορά ατομικά». Η Επιτροπή υποστηρίζει συναφώς ότι, εφόσον ο κανονισμός δεν καθιερώνει διαδικασία υποβολής καταγγελίας, οι προϋποθέσεις τις οποίες καθόρισε το Δικαστήριο με την απόφαση της 28ης Ιανουαρίου 1986 (169/84, Cofaz κλ. π. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1986, σ. 391) στο πλαίσιο του άρθρου 93, παράγραφος 2, της Συνθήκης ΕΟΚ μπορούν να εφαρμοσθούν κατ'αναλογίαν ως κριτήρια για την εκτίμηση του παραδεκτού της προσφυγής κατά αποφάσεως περί συμβατού πράξεως συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά, η οποία εξέδθη στο πλαίσιο του κανονισμού.
- 34 Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η προσφεύγουσα εξέφρασε τις παρατηρήσεις της επί της επίδικης πράξεως συγκεντρώσεως κατόπιν της ανακοινώσεως η οποία προβλέπεται από το άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού, πράγμα το οποίο αποτελεί αναγκαία αλλά ωστόσο μη επαρκή προϋπόθεση για το παραδεκτό της προσφυγής.
- 35 Η Επιτροπή αναγνωρίζει επίσης ότι η Air France αποτελεί τον βασικό ανταγωνιστή της επιχειρήσεως TAT. Ωστόσο, κατά την Επιτροπή, η Air France δεν απέδειξε ως προς τι θα επηρέαζε ουσιωδώς η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως τη θέση της στην επίμαχη αγορά, πράγμα το οποίο απαιτεί η προαναφερθείσα νομολογία. Ως παράδειγμα η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προσφεύγουσα δεν προσδιόρισε τις αγορές στις οποίες η νέα οικονομική μονάδα θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει την πιθανή δεσπόζουσα θέση της κατά της Air France.

- 36 Το Ηνωμένο Βασίλειο συντάσσεται με την άποψη της Επιτροπής, κατά την οποία το Πρωτοδικείο πρέπει να εφαρμόσει στην υπό κρίση υπόθεση τις αρχές που καθόρισε η προαναφερθείσα απόφαση Cofaz κλ. π. κατά Επιτροπής και θεωρεί επίσης ότι οι κανόνες που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις εμφανίζουν πρόσφορη αναλογία προς τους κανόνες που έχουν θεσπιστεί από τον κανονισμό επί του θέματος των συγκεντρώσεων.
- 37 Η παρεμβαίνουσα TAT συντάσσεται επίσης, κατά τα ουσιώδη σημεία, με την επιχειρηματολογία που αναπτύσσει η Επιτροπή. Όσον αφορά, πιο συγκεκριμένα, το πρώτο κριτήριο για την εκτίμηση του παραδεκτού της προσφυγής, δηλαδή την εμπρόθεσμη παρέμβαση του προσφεύγοντος κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, η TAT προσθέτει ότι η προϋπόθεση αυτή δεν πληροῦται εν προκειμένω. Η TAT υποστηρίζει ότι η Air France απλώς απάντησε σε μια πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων, η οποία περιεχόταν στη δημοσίευση που πραγματοποιήθηκε κατ' εφαρμογήν του άρθρου 4 του κανονισμού, και ότι οι παρατηρήσεις αυτές δεν αποτελούν αίτηση ενάρξεως διαδικασίας ενδελειχούς εξετάσεως ή αίτηση απαγορεύσεως της κοινοποιηθείσας συγκεντρώσεως την οποία να έχει απορρίψει η Επιτροπή.
- 38 Η British Airways υποστηρίζει ότι η Air France δεν έχει έννομο συμφέρον για την άσκηση προσφυγής, κατά την έννοια του άρθρου 173, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΟΚ, όπως ερμηνεύεται κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου. Κατά την British Airways, η Air France δεν κατέβαλε σοβαρές προσπάθειες προκειμένου να αποδείξει σε τι θίγονται τα οικονομικά ή έννομα συμφέροντά της από το βαλλόμενο μέτρο. Κατά την British Airways, η Air France άσκησε την προσφυγή της απλώς επειδή αποτελεί ανταγωνίστρια εταιρία, τόσο εντός της Κοινότητας γενικώς, όσο και στις οικείες εναέριες γραμμές ειδικώς.
- 39 Η προσφεύγουσα θεωρεί, πρώτον, ότι με μόνη τη συμμετοχή της στη διοικητική διαδικασία έχει επαρκώς εξατομικευθεί, ώστε να κριθεί παραδεκτή η προσφυγή της. Δεύτερον, η προσφεύγουσα εκτιμά ότι, δεδομένου ότι δρα στον ίδιο τομέα δραστηριοτήτων με τις επιχειρήσεις που ωφελούνται από την απόφαση, αναγκαστικά εθίγη ουσιωδώς η ανταγωνιστικότητά της από την επίδικη πράξη συγκεντρώσεως, λόγω ακριβώς του συγκεντρωτικού χαρακτήρα της. Τα δύο αυτά στοιχεία στοιχειοθετούν το ατομικό συμφέρον της, κατά την έννοια του άρθρου 173 της Συνθήκης.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 40 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει κατ'αρχάς ότι η προσφεύγουσα δεν είναι αποδέκτης της αποφάσεως, η οποία απευθύνεται προς την British Airways και την TAT. Συνεπώς η προσφυγή είναι παραδεκτή μόνον εάν η απόφαση αφορά την προσφεύγουσα άμεσα και ατομικά, κατά την έννοια του άρθρου 173, τέταρτο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΚ, το οποίο επαναλαμβάνει τη διάταξη του άρθρου 173, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης ΕΟΚ.
- 41 Εν προκειμένω, οι διάδικοι δεν αμφισβητούν ότι η απόφαση αφορά άμεσα την προσφεύγουσα. Πρέπει συνεπώς να εξετασθεί εάν η απόφαση την αφορά επίσης ατομικά.
- 42 Υπενθυμίζεται συναφώς ότι, κατά πάγια νομολογία, «όσοι δεν είναι αποδέκτες μια αποφάσεως δεν μπορούν να ισχυριστούν ότι η απόφαση τους αφορά ατομικά, παρά μόνον αν τους θίγει λόγω ορισμένων ιδιαίτερων ιδιοτήτων τους ή μιας πραγματικής καταστάσεως η οποία τους χαρακτηρίζει σε σχέση προς κάθε άλλο πρόσωπο και έτσι τους εξατομικεύει κατά τρόπο ανάλογο προς αυτόν του αποδέκτη» (βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Ιουλίου 1963, 25/62, Plaumann κατά Επιτροπής, Rec. 1963, σ. 197, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 28ης Οκτωβρίου 1993, T-83/92, Zunis Holding κ. λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-1169).
- 43 Εναπόκειται συνεπώς στο Πρωτοδικείο να εκτιμήσει εάν εν προκειμένω η προσφεύγουσα βρίσκεται σε πραγματική κατάσταση που την χαρακτηρίζει σε σχέση προς κάθε άλλο πρόσωπο.
- 44 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει συναφώς, πρώτον, ότι η προσφεύγουσα, κατόπιν της ανακοινώσεως που προβλέπεται από το άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού, κατέστησε γνωστές στην Επιτροπή, με έγγραφα της 9ης, 10ης, 19ης και 23ης Νοεμβρίου 1992, τις στηριζόμενες σε αριθμητικά και στατιστικά δεδομένα κριτικές παρατηρήσεις της επί της επίδικης πράξεως συγκεντρώσεως και

ότι η Επιτροπή απάντησε στις επικρίσεις αυτές, με έγγραφο της 17ης Νοεμβρίου 1992, υπογεγραμμένο από το αρμόδιο για τα ζητήματα ανταγωνισμού μέλος της. Οι επικρίσεις αυτές αφορούσαν αφενός τον ορισμό της αγοράς ο οποίος έπρεπε, κατά την προσφεύγουσα, να ληφθεί υπόψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων της πράξεως συγκεντρώσεως επί της αγοράς και αφετέρου τις επιπτώσεις της πράξεως συγκεντρώσεως επί της ανταγωνιστικότητας της British Airways έναντι των άλλων επιχειρηματιών, και ιδίως της Air France. Ός εκ τούτου, η προσφεύγουσα προέβαλε, κατ' αυτή την ανταλλαγή εγγράφων, τις ίδιες κατ' ουσίαν επικρίσεις με αυτές που προέβαλε με τα γραπτά υπομνήματά της ενώπιον του Πρωτοδικείου. Από την έγγραφη απάντηση της Επιτροπής της 17ης Νοεμβρίου 1992 προκύπτει ότι το αρμόδιο για τα ζητήματα ανταγωνισμού μέλος της Επιτροπής είχε δώσει εντολή στις υπηρεσίες της να μελετήσουν με προσοχή τις παρατηρήσεις της Air France, «ώστε αυτές να ληφθούν πλήρως υπόψη κατά την εξέταση του αν συμβιβάζεται αυτή η πράξη συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά».

- 45 Δεύτερον, διαπιστώνεται ότι από το κείμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η κατάσταση του ανταγωνισμού στις δύο αγορές οι οποίες θεωρήθηκαν ως οι σχετικές αγορές, κατόπιν της πράξεως συγκεντρώσεως, εκτιμήθηκε από την Επιτροπή με γνώμονα κυρίως την κατάσταση της Air France. Συγκεκριμένα, στο σημείο 17 της αποφάσεώς της, η Επιτροπή συγκρίνει, όσον αφορά τα δρομολόγια εσωτερικού της Γαλλίας, την ανταγωνιστικότητα της British Airways, της TAT και της Air France, για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι «η κυριότερη αεροπορική εταιρία η οποία δρα εντός της αγοράς αυτής είναι με μεγάλη διαφορά η Air France, με μερίδιο 84,9 % επί του συνολικού αριθμού επιβατών (...)». Στο σημείο 20 της αποφάσεώς της, όπου η Επιτροπή εξετάζει το ζήτημα της δυνατότητας υποκαταστάσεως μεταξύ των αεροδρομίων, εξετάζεται πολύ προσεκτικά η κατάσταση της British Airways, της TAT και της Air France. Ομοίως και στο σημείο 21 της αποφάσεως.

- 46 Τρίτον, από τον φάκελο της υποθέσεως προκύπτει ότι η προσφεύγουσα υποχρεώθηκε, κατόπιν συμφωνίας η οποία συνήφθη στις 29 Οκτωβρίου 1990 μεταξύ της ίδιας, της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής, να απεκδυθεί πλήρως της συμμετοχής της στην εταιρία TAT το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 1992 και ότι η πράξη συγκεντρώσεως μεταξύ αυτής της εταιρίας TAT και της British Airways κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή τέσσερις μήνες αργότερα.

- 47 Το Πρωτοδικείο κρίνει ότι οι τρεις αυτές περιστάσεις επαρκούν, προκειμένου να χαρακτηρίσουν την κατάσταση της προσφεύγουσας σε σχέση με κάθε άλλο πρόσωπο, και την εξατομικεύουν εκ του λόγου αυτού κατά τρόπο ανάλογο προς αυτόν των αποδεκτών της αποφάσεως.
- 48 Συνεπώς η προσφυγή είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

- 49 Προς στήριξη των αιτημάτων της η προσφεύγουσα προβάλλει τέσσερις λόγους ακυρώσεως:
- α) Ο πρώτος λόγος βασίζεται στην παράβαση του άρθρου 3, παράγραφοι 1,2 και 3, του κανονισμού, διότι η Επιτροπή παραγνώρισε τον αληθή χαρακτήρα της εν λόγω πράξεως συγκεντρώσεως, την οποία εσφαλμένως θεώρησε ως πράξη δημιουργίας κοινής συγκεντρωτικής επιχειρήσεως αντί να δεχθεί ότι στην πραγματικότητα η British Airways ανέλαβε μόνη τον έλεγχο της TAT EA.
- β) Ο δεύτερος λόγος βασίζεται στην παράβαση του άρθρου 1, παράγραφοι 1 και 2, του άρθρου 2, παράγραφοι 1 και 3, και του άρθρου 8, παράγραφοι 2 και 3, του κανονισμού, διότι η Επιτροπή δεν όρισε με ακρίβεια την επίμαχη αγορά ούτε από άποψη προϊόντων ούτε από γεωγραφική άποψη.
- γ) Ο τρίτος λόγος βασίζεται στην παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης ΕΟΚ, διότι η Επιτροπή, κατά την περιγραφή της επίμαχης αγοράς, περιορίστηκε στις εναέριες γραμμές τις οποίες αφορά άμεσα η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως.
- δ) Ο τέταρτος λόγος βασίζεται στην παραβίαση της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και στην παράβαση του άρθρου 155 της Συνθήκης ΕΟΚ, διότι η Επιτροπή κήρυξε την επίδικη πράξη συγκεντρώσεως συμβατή με την κοινή αγορά, παρά το γεγονός ότι η πράξη αυτή, αν

είχε γίνει εγκαίρως γνωστή, θα είχε καταστήσει αδύνατη τη σύναψη της συμφωνίας της 29ης Οκτωβρίου 1990 μεταξύ της προσφεύγουσας, της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής.

Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, βασιζομένου στην παράβαση του άρθρου 3, παράγραφοι 1, 2 και 3, του κανονισμού

1. Επί του παραδεκτού του λόγου ακυρώσεως

50 Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο πρώτος λόγος ακυρώσεως είναι απαράδεκτος, δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε, ενόψει των ιδιαιτεροτήτων της συγκεκριμένης περιπτώσεως, όπως περιγράφηκαν στο σημείο 12 της αποφάσεως της Επιτροπής, σε τι η ύπαρξη αποκλειστικού ελέγχου της British Airways επί της TAT EA και όχι κοινού ελέγχου θα έθιγε τα έννομα συμφέροντα της Air France και θα επηρέαζε ουσιωδώς τη θέση της στην επίμαχη αγορά ή στις επίμαχες αγορές. Αντιθέτως, αν θεωρηθεί ότι η British Airways απέκτησε έλεγχο μόνο από κοινού με την TAT, τούτο συνεπάγεται την επανεξέταση της πράξεως συγκεντρώσεως κατά τη μετάβαση στον αποκλειστικό έλεγχο, δηλαδή αν η British Airways ασκήσει το δικαίωμα εξαγοράς το οποίο διαθέτει. Δεν αποκλείεται δε η Επιτροπή, στο πλαίσιο της εξετάσεως αυτής και λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη των συνθηκών στον τομέα των εναερίων μεταφορών — τομέα τον οποίο θεωρεί ευρισκόμενο σε μεγάλη κινητικότητα —, να καταλήξει σε διαφορετικό συμπέρασμα ως προς το αν συμβιβάζεται η πράξη συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά ή να θεωρήσει αναγκαίο, προκειμένου να την κηρύξει συμβατή, να συνδυάσει την απόφασή της με νέες υποχρεώσεις. Με το υπόμνημα ανταπαντήσεως η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «η απόκτηση από μια επιχείρηση του αποκλειστικού ή από κοινού ελέγχου μιας άλλης επιχείρησης δεν στερείται σημασίας, όσον αφορά την εκτίμηση των επιπτώσεων της αποκτήσεως αυτής επί του ανταγωνισμού, βάσει του άρθρου 2 του κανονισμού».

51 Η προσφεύγουσα απαντά ότι ο ανταγωνισμός επηρεάζεται διαφορετικά σε περίπτωση αποκτήσεως αποκλειστικού ελέγχου και διαφορετικά σε περίπτωση

αποκτήσεως ελέγχου από κοινού. Συγκεκριμένα, στην πρώτη περίπτωση, ένας επιχειρηματίας εξαφανίζεται από την αγορά, ενισχύοντας τη θέση στην αγορά της εξαγοράζουσας επιχειρήσεως. Συνεπώς, κατά την προσφεύγουσα, η εκτίμηση εκ μέρους της Επιτροπής του συμβατού μιας πράξεως συγκεντρώσεως προς την κοινή αγορά εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τον αποκλειστικό ή από κοινού χαρακτήρα του αποκτωμένου ελέγχου.

- 52 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι από τα υπομνήματα της Επιτροπής προκύπτει σαφώς ότι και η ίδια θεωρεί ότι το ζήτημα εάν η TAT EA ελέγχεται αποκλειστικώς από την British Airways ή από κοινού από την British Airways και την TAT «δεν στερείται σημασίας» όσον αφορά την εκτίμηση της πράξεως συγκεντρώσεως από πλευράς άρθρου 2 του κανονισμού. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή επισημαίνει, με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, ότι η μετάβαση από τον από κοινού έλεγχο εκ μέρους της British Airways σε έναν αποκλειστικό έλεγχο επί της TAT EA πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο κοινοποιήσεως και εξετάσεως από τις υπηρεσίες της, ο οποίος μπορεί, πάντα κατά την Επιτροπή, να καταλήξει σε διαφορετικό συμπέρασμα όσον αφορά το συμβατό της εν λόγω πράξεως συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά.
- 53 Συνεπώς, με τη λογική αυτή, είναι αναμφισβήτητο ότι η προσφεύγουσα έχει συμφέρον να υποβάλει στον έλεγχο του Πρωτοδικείου την εκτίμηση της Επιτροπής περί του από κοινού ή αποκλειστικού χαρακτήρα του εκ μέρους της British Airways κτηθέντος ελέγχου επί της TAT EA και ότι ο λόγος ακυρώσεως είναι παραδεκτός.

2. Επί της ουσίας του λόγου ακυρώσεως

- 54 Ο λόγος ακυρώσεως έχει δύο σκέλη, τα οποία αφορούν αφενός μεν το ότι η Επιτροπή παραγνώρισε τον αληθή χαρακτήρα της εν λόγω συγκεντρώσεως και

αφετέρου δε το ότι η Επιτροπή εκτίμησε εσφαλμένα το δικαίωμα που χορηγήθηκε στην British Airways κατόπιν της συμφωνίας των μετόχων.

α) Επί του πρώτου σκέλους του λόγου ακυρώσεως

— Συνοπτική παράθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

55 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι το ζήτημα εάν υπάρχει ανάληψη αποκλειστικού ή από κοινού ελέγχου επί μιας επιχειρήσεως αποτελεί πραγματικό ζήτημα το οποίο πρέπει να εκτιμάται υπό το φως των οικονομικών στόχων που επιδιώκει η εξαγοράζουσα επιχείρηση. Η έκταση της αναλήψεως συμμετοχής, τα συστήματα ψηφοφορίας και η ύπαρξη ενός «business plan» αποτελούν απλώς στοιχεία χρηματο-οικονομικής και νομικής φύσεως, τα οποία δεν επαρκούν για την επίλυση του ζητήματος αυτού.

56 Κατά την προσφεύγουσα, από τις διαπιστώσεις που περιέχονται στην απόφαση της Επιτροπής προκύπτει σαφώς ότι ο πραγματικός σκοπός της επίδικης συγκεντρώσεως είναι η ενσωμάτωση των δραστηριοτήτων της επιχειρήσεως TAT EA που έχουν σχέση τόσο με τις πτήσεις της εσωτερικού όσο και με τις πτήσεις της εξωτερικού στην οργάνωση και τη δομή της British Airways. Ωστόσο, η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει το όλο πραγματικό πλαίσιο. Δεν έλαβε ως εκ τούτου υπόψη το περιεχόμενο του «business plan», ενώ, κατά την προσφεύγουσα, το περιεχόμενο αυτό είναι τέτοιο, ώστε επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η οικονομική μονάδα η οποία εμφανίζεται με τη νομική μορφή κοινής επιχειρήσεως είναι απλώς προκάλυμμα, πίσω από το οποίο υποκρύπτεται στην πραγματικότητα απορρόφηση επιχειρήσεως, η οποία συνεπάγεται τη μεταβίβαση του αποκλειστικού ελέγχου στην British Airways.

57 Η προσφεύγουσα καταλήγει εκ των ως άνω στο συμπέρασμα ότι, προκειμένου να αποφασισθεί ότι η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως καταλήγει στη δημιουργία κοινής επιχειρήσεως, κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2, του κανονισμού, και όχι στην απόκτηση [εξαγορά], κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, της TAT EA από την British Airways, με αποκλειστικό έλεγχο εκ μέρους αυτής της τελευταίας, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της μόνο τα νομικά στοιχεία, χωρίς να συναγάγει τα επιβεβλημένα λογικά συμπεράσματα από τις

δικές της διαπιστώσεις οικονομικής φύσεως, παραβαίνοντας ως εκ τούτου τις διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφοι 1 έως 3, του κανονισμού.

- 58 Η Επιτροπή, η οποία αμφισβητεί ότι παρέβη το άρθρο 3 του κανονισμού καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι η British Airways απέκτησε από κοινού με την TAT έλεγχο επί της TAT ΕΑ, υπογραμμίζει ότι έλαβε υπόψη της συναφώς, όχι μόνο στοιχεία νομικής και χρηματο-οικονομικής φύσεως, αλλά επίσης και προπάντων τη φύση των αποφάσεων που απαιτούν πάντα τη συμφωνία των δύο ιδρυτικών επιχειρήσεων, ιδίως δε το περιεχόμενο του «business plan» της κοινής επιχειρήσεως. Η Επιτροπή διευκρινίζει ότι το «business plan» αφορά ορισμένα ζητήματα όπως τα δρομολόγια που εξυπηρετεί η κοινή θυγατρική, τα αεροπλάνα, τα ωράρια, τη στρατηγική στα διεθνή δρομολόγια κ. λπ., τα οποία είναι, ως εκ της φύσεώς τους, στενά συνδεδεμένα προς την εμπορική στρατηγική της TAT ΕΑ.
- 59 Το Ηνωμένο Βασίλειο θεωρεί ότι η Επιτροπή δικαιολογημένα κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η TAT ΕΑ ελέγχεται από κοινού από την British Airways και από την TAT και ότι, εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν η επιχειρηματολογία της Επιτροπής επί του σημείου αυτού είναι ανακριβής, δεν επηρέασε το διατακτικό της αποφάσεως, με το οποίο διαπιστώνεται ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση συμβιβάζεται προς την κοινή αγορά.
- 60 Κατά την παρεμβαίνουσα TAT, από τα πραγματικά περιστατικά της συγκεκριμένης περιπτώσεως προκύπτει σαφώς ότι η British Airways δεν θα μπορούσε σε καμία περίπτωση να θεωρηθεί ότι έχει τον αποκλειστικό, νομικό ή ουσιαστικό έλεγχο της κοινής επιχειρήσεως TAT ΕΑ. Από νομική άποψη, η TAT ελέγχει όλες τις σημαντικές αποφάσεις που αφορούν τη δραστηριότητα της TAT ΕΑ, ενόσω η British Airways δεν ασκεί το δικαίωμα εξαγοράς.
- 61 Η παρεμβαίνουσα British Airways υποστηρίζει ότι είναι προφανές ότι δεν διαθέτει αποκλειστικό έλεγχο επί της TAT ΕΑ, δεδομένου ότι η TAT διατηρεί την πλειοψηφία των μετοχών, διορίζει την πλειοψηφία των μελών του διοικητικού συμβουλίου της TAT ΕΑ και οι εκπρόσωποί της ασκούν τα καθήκοντα του προέδρου και του γενικού διευθυντή της TAT ΕΑ.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 62 Υπενθυμίζεται κατ' αρχάς ότι, κατά το άρθρο 3, παράγραφος 3, του κανονισμού, «για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, ο έλεγχος απορρέει από δικαιώματα, συμβάσεις ή άλλα μέσα, τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε από κοινού με άλλα και λαμβανομένων υπόψη των σχετικών πραγματικών ή νομικών συνθηκών, παρέχουν τη δυνατότητα καθοριστικού επηρεασμού της δραστηριότητας μιας επιχείρησης».
- 63 Ενόψει των πραγματικών και νομικών συνθηκών εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο κρίνει ότι δικαίως η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει από κοινού έλεγχος, ασκούμενος από τα δύο μέρη, την British Airways και την TAT, επί της κοινής επιχειρήσεως που δημιουργήθηκε από την επίδικη πράξη συγκεντρώσεως.
- 64 Συγκεκριμένα, από την απόφαση της Επιτροπής προκύπτει, μεταξύ άλλων, αφενός ότι η TAT διατηρεί επί του παρόντος το 50,1 % του κεφαλαίου της TAT EA και αφετέρου ότι οι μείζονος σημασίας αποφάσεις μπορούν να λαμβάνονται από το διοικητικό συμβούλιο της TAT EA μόνο αν υπέρ της προτάσεως τάσσονται τουλάχιστον ένα από τα μέλη που έχουν διοριστεί από την TAT και ένα από τα μέλη που έχουν διοριστεί από την British Airways.
- 65 Κατόπιν των διαπιστώσεων αυτών και ακόμη και αν η British Airways ασκεί ουσιώδη επιρροή, η οποία μάλιστα βαίνει αυξανόμενη, δικαίως η Επιτροπή συμπέρανε ότι υπάρχει από κοινού έλεγχος. Συγκεκριμένα, το «business plan», το οποίο περιέχει τις μείζονος σημασίας επιλογές της κοινής επιχειρήσεως, καταρτίστηκε από κοινού από την British Airways και την TAT και δεν μπορεί να τροποποιηθεί χωρίς τη σύμφωνη γνώμη της TAT, η οποία διαθέτει την πλειοψηφία των μετοχών της TAT EA και την πλειοψηφία των μελών του διοικητικού συμβουλίου της και διορίζει τον πρόεδρο και τον γενικό διευθυντή. Κατά συνέπεια, η ύπαρξη συμφωνίας εκπροσωπήσεως και συστήματος «code-sharing» μεταξύ της TAT EA και της British Airways δεν είναι ικανή να θέσει υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι η British Airways ελέγχει την TAT EA από

κοινού με την TAT, διότι οι συμφωνίες αυτές δεν μεταβάλλουν καθόλου την κατανομή αρμοδιοτήτων στη διαχείριση της TAT EA, και συνεπώς ούτε τον τρόπο ασκήσεως ελέγχου επί της επιχειρήσεως αυτής, ούτε άλλωστε το νομικό καθεστώς της. Συγκεκριμένα, οι συμφωνίες αυτές αποτελούν το αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων μεταξύ των μερών και μπορούν να συνάπτονται μόνο με τη συγκατάθεση της διοικήσεως της TAT EA, σύμφωνα με τους καταστατικούς κανόνες της επιχειρήσεως αυτής, όπως αναλύθηκαν ανωτέρω.

66 Συνεπώς, το πρώτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

β) Επί του δευτέρου σκέλους του λόγου ακυρώσεως

— Συνοπτική παράθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

67 Η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι η ημερομηνία εκπνοής της προθεσμίας εντός της οποίας η British Airways μπορεί να ασκήσει το δικαίωμα εξαγοράς του υπολοίπου κεφαλαίου της TAT EA συμπίπτει με την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος των κοινοτικών κανόνων που εξασφαλίζουν την ελεύθερη εκτέλεση ενδομεταφορών (καμποτάζ) εντός των κρατών μελών, δηλαδή την 1η Απριλίου 1997. Η σύμπτωση αυτή οπωσδήποτε δεν είναι τυχαία και πρακτικώς αίρει κάθε αμφιβολία ως προς την άσκηση του δικαιώματος αυτού εκ μέρους της British Airways. Μη λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός αυτό, η Επιτροπή παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 3 του κανονισμού.

68 Η Επιτροπή απαντά ότι, όταν εξετάζει αν μια πράξη συγκεντρώσεως συμβιβάζεται με την κοινή αγορά, δεν πρέπει να βασίζεται σε στοιχεία κατά το μάλλον ή ήττον υποθετικά, όπως η πιθανή άσκηση ενός δικαιώματος στο μέλλον, αλλά

αποκλειστικά στα πραγματικά και νομικά στοιχεία τα οποία υφίστανται κατά τον χρόνο της κοινοποίησης. Η σύμπτωση ημερομηνιών την οποία επισημαίνει η προσφεύγουσα δεν μεταβάλλει την ανάλυση αυτή.

- 69 Η παρεμβαίνουσα TAT εκθέτει αφενός ότι οι παροχές υπηρεσιών εναερίων μεταφορών που παρέχει η TAT ΕΑ εντός της Γαλλίας δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να χαρακτηρισθούν ως ενδομεταφορά (καμποτάζ) και αφετέρου ότι η αγορά εκ μέρους της British Airways μετοχών επιχειρήσεως εγκατεστημένης σε άλλο κράτος μέλος συνιστά απλώς την ενάσκηση της ελευθερίας εγκαταστάσεώς της.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 70 Όπως υποστηρίζει η καθής, η εκτίμηση, εκ μέρους της Επιτροπής, του αν συμβιβάζεται μια πράξη συγκεντρώσεως με την κοινή αγορά πρέπει να πραγματοποιείται αποκλειστικά βάσει πραγματικών και νομικών περιστάσεων υφιστάμενων κατά τον χρόνο της κοινοποίησης της πράξεως αυτής και όχι βάσει υποθετικών στοιχείων των οποίων οι οικονομικές επιπτώσεις δεν μπορούν να εκτιμηθούν κατά το χρονικό σημείο κατά το οποίο εκδίδεται η απόφαση της Επιτροπής.

- 71 Εν προκειμένω, από τον φάκελο της υποθέσεως προκύπτει ότι η άσκηση εκ μέρους της British Airways του δικαιώματός της εμφανίζει υποθετικό χαρακτήρα, υπό την έννοια αφενός ότι δεν αμφισβητείται ότι η British Airways δεν είχε ασκήσει το δικαίωμα αυτό κατά την ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως της Επιτροπής και αφετέρου ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η British Airways είχε, κατά την ημερομηνία αυτή ή αργότερα, την πρόθεση να το ασκήσει.

- 72 Υπό αυτές τις περιστάσεις, δικαίως η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη της αυτή την πιθανή συναλλαγή προκειμένου να εκτιμήσει την πράξη συγκεντρώσεως η οποία υποβλήθηκε στην κρίση της. Συνεπώς το δεύτερο σκέλος του λόγου ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, βασιζομένου στην παράβαση των άρθρων 1, 2 και 8 του κανονισμού

Συνοπτική παράθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

- 73 Η προσφεύγουσα θεωρεί ότι ο ορισμός της σχετικής αγοράς εκ μέρους της Επιτροπής στα σημεία 19 έως 22 της αποφάσεώς της, σύμφωνα με τον οποίο οι γραμμές Παρίσι-Λονδίνο και Λυόν-Λονδίνο αποτελούν τις δύο σχετικές αγορές, είναι σε μεγάλο βαθμό ελλιπής και ως εκ τούτου εσφαλμένος, στο μέτρο κατά το οποίο δεν ανταποκρίνεται στην οικονομική πραγματικότητα. Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη της την οικονομική πραγματικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου της British Airways. Η πραγματικότητα αυτή απαιτούσε να θεωρήσει η Επιτροπή ως σχετική αγορά την αγορά των διεθνών εναερίων μεταφορών που εκτελούνται οπουδήποτε εντός του εδάφους της κοινής αγοράς μεταξύ διαφορετικών κρατών μελών. Αν η Επιτροπή είχε δεχθεί τα ως άνω, θα είχε διαπιστώσει αφενός ότι η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως επιτρέπει στην British Airways να προσελκύει, χρησιμοποιώντας την TAT EA, Γάλλους πελάτες προς το Λονδίνο, προκειμένου να τους παρέχει τις δικές της υπηρεσίες διεθνών εναερίων μεταφορών από την πόλη αυτή, και αφετέρου ότι χάρη στην πράξη αυτή η British Airways κατέχει ή ελέγχει τέσσερις από τους επτά μεταφορείς που εξυπηρετούν τη γραμμή Λονδίνο-Παρίσι και είναι η μόνη αεροπορική εταιρία που αναχωρεί, άμεσα ή έμμεσα, από όλα τα αεροδρόμια του Λονδίνου.
- 74 Εξάλλου, η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι παρέβλεψε το γεγονός ότι το άρθρο 3, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών (ΕΕ L 240, σ. 8), προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να επιτρέπει, από την 1η

Απριλίου 1997, τις ενδομεταφορές εντός της επικράτειάς τους εκ μέρους αερομεταφορέων στους οποίους έχει χορηγηθεί άδεια εκμεταλλεύσεως από άλλο κράτος μέλος. Η προσφεύγουσα προβάλλει τον ισχυρισμό ότι από την 1η Απριλίου 1997 η British Airways θα μπορεί συνεπώς, χάρη στην επίδικη πράξη συγκεντρώσεως, να αναπτύσσει, χρησιμοποιώντας την επωνυμία της ή την επωνυμία της TAT EA, δραστηριότητα στο εσωτερικό της γαλλικής επικράτειας από το Παρίσι και τη Λυόν, πράγμα το οποίο έπρεπε να λάβει υπόψη της η Επιτροπή.

- 75 Η προσφεύγουσα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή, εκτιμώντας τα αποτελέσματα της επίδικης πράξεως συγκεντρώσεως αποκλειστικά και μόνο επί των δύο γραμμών τις οποίες αφορά άμεσα η πράξη αυτή, δεν εκτίμησε ορθώς το συμβατό της πράξεως με την κοινή αγορά. Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι, εφόσον απέδειξε ότι η Επιτροπή δεν όρισε ορθώς τη σχετική αγορά, δεν επιτρέπεται να της προσάπτεται ότι ούτε απέδειξε ούτε επιχείρησε να αποδείξει ότι η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως δημιουργεί ή ενισχύει δεσπόζουσα θέση στην αγορά.
- 76 Η Επιτροπή απαντά ότι η οριοθέτηση της σχετικής αγοράς στην οποία προέβη με την απόφασή της συνάδει τόσο προς τη νομολογία του Δικαστηρίου (απόφαση της 11ης Απριλίου 1989, 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, Συλλογή 1989, σ. 803), όσο και προς τη δική της πρακτική. Προσθέτει ότι έλαβε επίσης υπόψη, όπως ζητεί η προσφεύγουσα, τα αποτελέσματα της πράξεως συγκεντρώσεως γενικότερα επί του ανταγωνισμού μεταξύ αερομεταφορέων ευρωπαϊκών διαστάσεων, και ιδίως τις επιπτώσεις της ενσωματώσεως της TAT EA στο δίκτυο της British Airways επί του ανταγωνισμού που θα αναπτυχθεί γενικότερα στο μέλλον από τους ανωτέρω μεταφορείς.
- 77 Το Ηνωμένο Βασίλειο και οι παρεμβαίνουσες TAT και British Airways συντάσσονται με τις απόψεις της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς. Το Ηνωμένο Βασίλειο θεωρεί ότι δεν αποδείχθηκε ότι η συγκέντρωση είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσεως σε μια από τις σχετικές αγορές, με συνέπεια τη σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού. Το Ηνωμένο Βασίλειο εκτιμά ότι, ως εκ τούτου, καμία νομική βάση δεν δικαιολογούσε τη λήψη αποφάσεως διαφορετικής από την εκδοθείσα. Η TAT επισημαίνει ότι η Air France, διευρύνοντας τον ορισμό της σχετικής αγοράς, καθιστά αυτόματα λιγότερο πιθανή την απόδειξη υπάρξεως δεσπόζουσας θέσεως της British Airways εντός της αγοράς αυτής. Θεωρεί

συνεπώς ότι, αν γίνει δεκτός ο ορισμός της αγοράς που προτείνει η προσφεύγουσα, θα πρέπει κατά μείζονα λόγο να επιτραπεί η επίδικη συγκέντρωση. Τέλος, η British Airways διευκρινίζει επίσης ότι ένας τόσο ευρύς ορισμός της αγοράς, όπως αυτός τον οποίο προτείνει η προσφεύγουσα, είναι ακατάλληλος λόγω του ότι οι υπηρεσίες που πρέπει να ληφθούν υπόψη είναι ποικίλες και διάσπαρτες.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 78 Υπενθυμίζεται ότι, κατά το άρθρο 2, παράγραφος 2, του κανονισμού, «οι συγκεντρώσεις που δεν δημιουργούν ούτε ενισχύουν δεσπόζουσα θέση, με αποτέλεσμα να παρακωλύεται σε αξιοσημείωτο βαθμό ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, πρέπει να κηρύσσονται συμβατές με την κοινή αγορά». Αντιθέτως, κατά την παράγραφο 3 του ίδιου άρθρου, οι συγκεντρώσεις που δημιουργούν ή ενισχύουν μια τέτοια θέση πρέπει να κηρύσσονται ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.
- 79 Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι η Επιτροπή είναι υποχρεωμένη να κηρύσσει τις πράξεις συγκεντρώσεως συμβατές με την κοινή αγορά, εφόσον πληρούνται δύο προϋποθέσεις: πρώτον, η εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως να μη δημιουργεί ούτε να ενισχύει δεσπόζουσα θέση και, δεύτερον, ο ανταγωνισμός στην κοινή αγορά να μην παρακωλύεται σε αξιοσημείωτο βαθμό από τη δημιουργία ή την ενίσχυση μιας τέτοιας θέσεως. Συνεπώς, οσάκις δεν δημιουργείται ή δεν ενισχύεται δεσπόζουσα θέση, η πράξη συγκεντρώσεως πρέπει να επιτρέπεται, χωρίς να είναι απαραίτητη η εξέταση των επιπτώσεων της πράξεως επί του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.
- 80 Προκειμένου να εκτιμηθεί εάν πληρούνται η πρώτη προϋπόθεση σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, εναπόκειται στην Επιτροπή να ορίσει κατ'αρχάς τη σχετική αγορά (βλ., κατ'αναλογία, την απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1991, T-30/89, Hilti κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1439, σκέψη 69, και, κατόπιν αναιρέσεως, απόφαση του Δικαστηρίου της 2ας Μαΐου 1994, C-53/92 P, Hilti κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. I-667).

- 81 Συναφώς υπενθυμίζεται ότι, εν προκειμένω, η Επιτροπή έκρινε, με το σημείο 19 της αποφάσεώς της, ότι τη σχετική αγορά αποτελεί «κάθε ζεύγος πόλεων» το οποίο συνιστά το σημείο αναχωρήσεως και το σημείο αφίξεως των δρομολογίων τα οποία έκρινε ότι αφορά άμεσα η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως, για να καταλήξει στο συμπέρασμα, με το σημείο 26 της αποφάσεώς της, ότι η εν λόγω πράξη δεν δημιουργεί ούτε ενισχύει δεσπόζουσα θέση που να συνεπάγεται την παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.
- 82 Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα ισχυρίζεται αφενός ότι δεν αμφισβητεί κατ'αρχήν το βάσιμο του ορισμού στον οποίο κατέληξε η Επιτροπή, αλλά αφετέρου ότι τον θεωρεί σε μεγάλο βαθμό ελλιπή και ως εκ τούτου εσφαλμένο, εναπόκειται στο Πρωτοδικείο να ελέγξει τον ορισμό της σχετικής αγοράς στον οποίο κατέληξε η Επιτροπή.
- 83 Το Πρωτοδικείο κρίνει συναφώς ότι ο ορισμός της αγοράς στον οποίο προέβη η Επιτροπή είναι ορθός, τόσο από την άποψη του οικείου αγαθού, όσο και από γεωγραφική άποψη.
- 84 Συγκεκριμένα, ο ορισμός της σχετικής αγοράς στον οποίο κατέληξε η Επιτροπή συνάδει προς τις αρχές που επεσήμανε το Δικαστήριο με την προαναφερθείσα απόφαση Ahmed Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, δεδομένου ότι η Επιτροπή με τα σημεία 17 έως 21 της αποφάσεώς της, εξέτασε τις δύο γραμμές στις οποίες υπήρχε αλληλεπικάλυψη των παρεχομένων από τους μετέχοντες στην πράξη συγκεντρώσεως υπηρεσιών, δηλαδή τη γραμμή Παρίσι-Λονδίνο και τη γραμμή Λυόν-Λονδίνο, και τη δυνατότητα υποκαταστάσεώς τους από άλλες γραμμές και κατέληξε κατόπιν πειστικού συλλογισμού στο συμπέρασμα ότι αφενός δεν υπάρχει δυνατότητα υποκαταστάσεως των δύο αυτών γραμμών από άλλες και αφετέρου ότι υπάρχει πολύ μικρή δυνατότητα υποκαταστάσεως των δύο αυτών γραμμών μεταξύ τους.
- 85 Επιπλέον, το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι από τα σημεία 17 και 19 της αποφάσεως προκύπτει, έστω και συντόμως και περιληπτικώς, ότι η Επιτροπή δεν περιορίστηκε στην εξέταση των αποτελεσμάτων της σκοπούμενης πράξεως συγκεντρώσεως μόνο επί των δύο γραμμών τις οποίες η σκοπούμενη πράξη αφορά άμεσα, αλλά εκτίμησε επίσης τα αποτελέσματα της πράξεως γενικότερα,

αφενός όσον αφορά τις διεθνείς πτήσεις από τη Γαλλία (σημείο 17) και αφεντέρου όσον αφορά τα αποτελέσματα επί ενός δικτύου μεγάλης εκτάσεως ή όγκου (σημείο 19). Επομένως, η αιτίαση την οποία προσάπτει η προσφεύγουσα στην Επιτροπή επί του σημείου αυτού είναι ουσία αβάσιμη και πρέπει συνεπώς ν' απορριφθεί από το Πρωτοδικείο.

86 Εν πάση περιπτώσει, επισημαίνεται ότι, όπως παρατήρησε το Ηνωμένο Βασίλειο, η προσφεύγουσα δεν ισχυρίστηκε με τα υπομνήματά της — ούτε ρητώς ούτε σιωπηρώς — ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα εκτιμήσεως, όταν διαπίστωσε ότι η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως ούτε δημιουργεί ούτε ενισχύει δεσπόζουσα θέση εντός των αγορών που θεωρεί η ίδια ως σχετικές, ούτε άλλωστε ισχυρίστηκε ότι υπήρξε δημιουργία ή ενίσχυση δεσπόζουσας θέσεως εντός της σχετικής αγοράς, όπως εκείνη θεωρεί ότι έπρεπε να οριστεί. Υπό αυτές τις περιστάσεις, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να αμφισβητεί τη νομιμότητα της αποφάσεως της Επιτροπής να κηρύξει την πράξη συγκεντρώσεως συμβατή με την κοινή αγορά.

87 Το συμπέρασμα αυτό δεν αποδυναμώνεται καθόλου από τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα με το δεύτερο και το τρίτο σκέλος του λόγου ακυρώσεως. Συγκεκριμένα, μολοντί, όπως επεσήμανε η Επιτροπή στο σημείο 17 της αποφάσεώς της, η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως επιτρέπει στην British Airways να προσελκύει Γάλλους πελάτες προς τις υπηρεσίες διεθνών αεροπορικών μεταφορών που παρέχει η ίδια με βάση του Ηνωμένο Βασίλειο και μολοντί αληθεύει ότι η British Airways ελέγχει τέσσερις από τους επτά μεταφορείς που εξυπηρετούν τη γραμμή Λονδίνο-Παρίσι και αν ακόμη υποτεθεί ότι αληθεύει ότι η British Airways θα μπορεί, χάρι στην εν λόγω πράξη συγκεντρώσεως, να αναπτύσσει πιο εύκολα από άλλες μη γαλλικές αεροπορικές εταιρίες δραστηριότητα στο εσωτερικό της γαλλικής επικράτειας μετά την 1η Απριλίου 1997, παραμένει γεγονός ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε γιατί οι περιστάσεις αυτές έπρεπε να οδηγήσουν την Επιτροπή στην απαγόρευση της επίδικης πράξεως συγκεντρώσεως, εφόσον δεν δημιουργεί ούτε ενισχύει δεσπόζουσα θέση εντός οιασδήποτε αγοράς.

88 Συνεπώς, ο λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, βασιζομένου στην παράβαση του άρθρου 190 της Συνθήκης

Συνοπτική παράθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

- 89 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή, εφόσον η προσφεύγουσα της υπέδειξε δύο διαφορετικούς και κατ'ανάγκη συμπληρωματικούς ορισμούς για την αγορά του οικείου αγαθού και τη γεωγραφική αγορά τις οποίες αφορά η επίδικη πράξη συγκεντρώσεως, παρέβη το άρθρο 190 της Συνθήκης, διότι παρέλειψε να εκθέσει τους λόγους που την οδήγησαν να στηρίξει την προσβαλλόμενη απόφαση στον ένα μόνο από τους δύο αυτούς ορισμούς.
- 90 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, δεν υποχρεούται να αιτιολογεί την απόρριψη των λόγων που προβάλλουν οι διάδικοι κατά τη διοικητική διαδικασία ούτε, κατά μείζονα λόγο, την απόρριψη των λόγων που προβάλλουν οι τρίτοι. Επιπλέον, όχι μόνο συμπεριέλαβε στον ορισμό της τα στοιχεία που αφορούν, μεταξύ άλλων, την ύπαρξη ευρωπαϊκών δικτύων και τις συνθήκες που επικρατούν στα αεροδρόμια, αλλά επίσης παρέσχε τα απαραίτητα στοιχεία για να δικαιολογήσει το γιατί δεν έλαβε λεπτομερώς υπόψη τα αποτελέσματα της συγκεντρώσεως επί του δικτύου της British Airways.
- 91 Οι παρεμβαίνοντες, καθόσον υποβάλλουν παρατηρήσεις επί του σημείου αυτού, συντάσσονται με την άποψη της Επιτροπής.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 92 Υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου και του Πρωτοδικείου, μολοντί, κατ'εφαρμογήν του άρθρου 190 της Συνθήκης, η Επιτροπή υποχρεούται να αιτιολογεί τις αποφάσεις της, αναφέροντας τα πραγματικά και νομικά στοιχεία από τα οποία εξαρτάται η νομιμότητα του μέτρου και τις σκέ-

ψεις που την οδήγησαν στη λήψη της αποφάσεώς της, δεν απαιτείται να εξετάξει όλα τα πραγματικά και νομικά ζητήματα που έχουν εγείρει οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διοικητική διαδικασία (βλ., μεταξύ άλλων, την απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 1991, T-8/89, DSM κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. II-1833, σκέψη 257).

- 93 Εν προκειμένω, το Πρωτοδικείο κρίνει ότι από την αιτιολογία της αποφάσεως της Επιτροπής προκύπτουν σαφώς τα νομικά και πραγματικά στοιχεία, καθώς και οι άλλες σκέψεις που οδήγησαν την Επιτροπή στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να αιτιολογήσει την εκ μέρους της απόρριψη του ευρύτερου ορισμού της αγοράς που προέτεινε η Air France, η οποία είναι τρίτη προς την υπόθεση, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέβη στο σημείο αυτό την υποχρέωση αιτιολογήσεως που υπέχει.
- 94 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει επιπλέον ότι, όπως διαπίστωσε ανωτέρω (σκέψη 86), η Επιτροπή όχι μόνο έλαβε υπόψη στην απόφασή της τις δύο γραμμές τις οποίες αφορά άμεσα η πράξη συγκεντρώσεως, αλλά επίσης εκτίμησε γενικότερα τα αποτελέσματα της σκοπούμενης πράξεως συγκεντρώσεως.
- 95 Συνεπώς ο λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, βασιζομένου στην προσβολή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης

Συνοπτική παράθεση των επιχειρημάτων των διαδίκων

- 96 Κατά την ανάπτυξη του λόγου αυτού, η προσφεύγουσα εξηγεί ότι στις 29 Οκτωβρίου 1990, κατόπιν της πράξεως συγκεντρώσεως στην οποία μετέσχε μαζί με άλλες γαλλικές εταιρίες αεροπορικών μεταφορών — την UTA και την

Air Inter — συνήψε συμφωνία με την Επιτροπή και τη Γαλλική Κυβέρνηση, με την οποία της επιβλήθηκε η υποχρέωση να μη μετέχει πλέον στα όργανα λήψης αποφάσεων της TAT, της οποίας ήταν τότε μέτοχος, και να απομακρυνθεί πλήρως από την εταιρία αυτή το αργότερο μέχρι τις 30 Ιουνίου 1992. Αυτή η υποχρέωση απομακρύνσεως είχε αποκλειστικό σκοπό να εξασφαλίσει την παρουσία μιας ανεξάρτητης, ανταγωνιστικής προς την προσφεύγουσα εταιρίας εντός της αγοράς των εσωτερικών αεροπορικών μεταφορών της Γαλλίας.

97 Η προσφεύγουσα εκθέτει ότι όχι μόνο δεν αντιμετωπιζόταν το ενδεχόμενο να υποκατασταθεί στη θέση της, ως συνελέγχων ή αποκλειστικώς ελέγχων μέτοχος της TAT EA, μια αλλοδαπή εταιρία αντιστοίχου μεγέθους, δηλαδή η British Airways, αλλ' ότι το ενδεχόμενο αυτό θα καθιστούσε αδύνατη τη σύναψη της συμφωνίας επί του σημείου αυτού. Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι ούτε κατά τη διάρκεια των προπαρασκευαστικών διαπραγματεύσεων ούτε επ' ευκαιρία της συνάψεως καθαυτής της συμφωνίας της 29ης Οκτωβρίου 1990 την πληροφόρησε η Επιτροπή ότι θεωρούσε πιθανή, και μάλιστα σύμφωνη με την κοινή αγορά, την υποκατάστασή της εντός της εταιρίας TAT από μια αλλοδαπή ανταγωνίστρια εταιρία ίδιου μεγέθους. Συνεπώς η επίδικη απόφαση αντιβαίνει προς την εν λόγω συμφωνία.

98 Η προσφεύγουσα συμπεραίνει από τα ανωτέρω ότι η Επιτροπή, κηρύσσοντας την πράξη συγκεντρώσεως μεταξύ της British Airways και της TAT EA συμβατή με την κοινή αγορά, παραβίασε, τουλάχιστον όσον αφορά τις δραστηριότητες εσωτερικών πτήσεων της δεύτερης εταιρίας, την υποχρέωσή της να προστατεύει τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη της προσφεύγουσας και, ως εκ τούτου, παραβίασε τη γενική κοινοτική αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης και παρέβη το άρθρο 155 της Συνθήκης, που υπερισχύουν των διατάξεων ενός κανονισμού.

99 Η Επιτροπή αντιτάσσει στο επιχείρημα αυτό ότι ο αποκτηθείς από την British Airways έλεγχος επί της TAT EA όχι μόνο δεν αντιβαίνει στο γράμμα και το πνεύμα της συμφωνίας της 29ης Οκτωβρίου 1990, αλλά και ενισχύει τις πιθανότητες ενός αυξημένου ανταγωνισμού στην εσωτερική γαλλική αγορά, καθόσον επιβεβαιώνει ότι η TAT EA αποτελεί «ανεξάρτητη, ανταγωνιστική προς την Air France επιχείρηση», πράγμα το οποίο αποτελούσε τη μοναδική μέριμνα της κατά τον χρόνο της συνάψεως της συμφωνίας. Κατά την Επιτροπή, το γεγονός ότι δεν αντιμετωπίσθηκε το ενδεχόμενο αυτό, το οποίο εξάλλου δεν μπορούσε να προβλέψει, κατά τις συζητήσεις που προηγήθηκαν της συνάψεως της εν λόγω συμφωνίας, δεν μπορεί να της δημιουργήσει την υποχρέωση να απαγορεύσει — κατά παράβαση επιπλέον των θεμελιωδών αρχών της Κοινότητας —

τητας, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται η ελευθερία εγκαταστάσεως — μια πράξη συγκεντρώσεως σύμφωνη με τους κανόνες ανταγωνισμού της κοινής αγοράς.

- 100 Το Ηνωμένο Βασίλειο υποστηρίζει ότι αυτός ο λόγος ακυρώσεως είναι «εξ ολοκλήρου εσφαλμένος σε επίπεδο γενικών αρχών». Επιπλέον θεωρεί ότι δεν υφίσταται ασυμβίβαστο μεταξύ της εν λόγω συμφωνίας και της αποφάσεως και επομένως ούτε προσβολή της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.
- 101 Οι δύο άλλες παρεμβαίνουσες συντάσσονται με την επιχειρηματολογία της Επιτροπής και του Ηνωμένου Βασιλείου.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 102 Υπενθυμίζεται ότι το γεγονός ότι δεν είναι δυνατή η σιωπηρή τροποποίηση των πράξεων γενικής ισχύος από ατομικές αποφάσεις αποτελεί συνέπεια της ιεραρχήσεως της τυπικής ισχύος των νομικών πράξεων της Κοινότητας, όπως έχει καθοριστεί από τη Συνθήκη και έχει καθιερωθεί από την κοινοτική νομολογία (βλ. την απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Μαρτίου 1993, C-313/90, CIRFS κ. λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-1125, σκέψη 44). Συνεπώς, ένα κοινοτικό όργανο δεν μπορεί να υποχρεωθεί, δυνάμει της αρχής της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, να εφαρμόσει κοινοτική ρύθμιση *contra legem*.
- 103 Το Πρωτοδικείο διαπιστώνει ότι, εν πάση περιπτώσει, εν προκειμένω προκύπτει από τον φάκελο της υποθέσεως ότι η συναφθείσα την 29η Οκτωβρίου 1990 μεταξύ της Γαλλικής Κυβερνήσεως, της Air France και της Επιτροπής συμφωνία περιέχει μόνο δεσμεύσεις αναληφθείσες από τα δύο πρώτα μέρη, ενώ η Επιτροπή δεν ανέλαβε αντιθέτως καμία υποχρέωση. Συνεπώς, ούτε από

τη διατύπωση της εν λόγω συμφωνίας ούτε από κανένα άλλο στοιχείο του οποίου έγινε επίκληση ενώπιον του Πρωτοδικείου προκύπτει ότι η Επιτροπή δεσμεύτηκε να μην κηρύξει συμβατή με την κοινή αγορά τη συγκέντρωση μεταξύ της TAT και μιας ανταγωνίστριας εταιρίας ιδίου μεγέθους με την Air France. Συνεπώς η προσφεύγουσα δεν απέδειξε επαρκώς, από νομική άποψη, τη δημιουργία υπέρ αυτής οιασδήποτε δικαιολογημένης εμπιστοσύνης.

104 Συνεπώς ο λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί.

105 Από όλα τα ανωτέρω προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

106 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα ηττήθηκε και η καθής και οι παρεμβαίνοντες είχαν ζητήσει την καταδίκη της στα δικαστικά έξοδα, πρέπει να καταδικασθεί στα δικαστικά έξοδα, περιλαμβανομένων και των εξόδων των παρεμβαίνουσών TAT και British Airways. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα καταδικάστηκε στα δικαστικά της έξοδα καθώς και στα δικαστικά έξοδα της καθής και των παρεμβαίνουσών TAT και British Airways, το αίτημα της παρεμβαίνουσας TAT να εφαρμόσει το Πρωτοδικείο το άρθρο 87, παράγραφος 3, του Κανονισμού και να καταδικάσει τον νικήσαντα διάδικο στην καταβολή των χωρίς εύλογη αιτία ή κακοβούλως προκληθέντων εξόδων καθίσταται άνευ αντικειμένου.

107 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 4, του εν λόγω Κανονισμού, τα κράτη μέλη που παρεμβαίνουν στη δίκη φέρουν τα έξοδά τους. Συνεπώς, το Ηνωμένο Βασίλειο φέρει τα δικά του έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πρώτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Απορρίπτει την προσφυγή.**
- 2) Η προσφεύγουσα φέρει τα δικά της δικαστικά έξοδα καθώς και τα δικαστικά έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η καθής και οι παρεμβαίνουσες TAT και British Airways.**
- 3) Το Ηνωμένο Βασίλειο φέρει τα δικά του δικαστικά έξοδα.**

Schintgen

García-Valdecasas

Kirschner

Vesterdorf

Lenaerts

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 19 Μαΐου 1994.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

R. Schintgen