

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera întâi)

19 mai 1994*

**Société anonyme à participation ouvrière
Compagnie nationale Air France
împotriva
Comisiei Comunităților Europene**

„Concurență - Concentrare între întreprinderi – Admisibilitate - Control unic sau în comun -
Definiția pieței - Poziție dominantă - Încredere legitimă”

Cauza T-2/93

În cauza T-2/93,

Société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France, societate înregistrată conform dreptului francez, cu sediul la Paris, reprezentată de către Eduard Marissens, avocat în Baroul din Bruxelles, cu domiciliul ales în Luxemburg la cabinetul lui Lucy Dupong, 14 A, rue des Bains,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată de către domnii Francisco Enrique González Díaz, membru al Serviciului juridic, și Géraud de Bergues, funcționar național detașat la Comisie, în calitate de agenți, cu domiciliul ales în Luxemburg la domnul Georgios Kremis, membru al Serviciului juridic, Centre Wagner, Kirchberg,

pârâtă,

susținută de

Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, reprezentat de către domnul John D. Colahan de la Treasury Solicitor's Department, în calitate de agent, asistat de către domnul Christopher Vajda, barrister, din Baroul din Anglia și Țara Galilor, cu domiciliul ales în Luxemburg la sediul Ambasadei Regatului Unit, 14, boulevard Roosevelt,

TAT SA, societate înregistrată conform dreptului francez, cu sediul în Tours (Franța), reprezentată de către Antoine Winckler, avocat în Baroul din Paris, și de către domnul Romano Subiotto, solicitor, cu domiciliul ales în Luxemburg la cabinetul Elvinger și Hoss, 15, Côte d'Eich,

și

British Airways plc, societate înregistrată conform dreptului englez, cu sediul în Hounslow (Regatul Unit), reprezentată de către domnii William Allan și James E. Flynn, solicitors, cu domiciliul ales în Luxemburg la cabinetul domnilor Loesch și Wolter, 11, rue Goethe,

interveniente,

* Limba de procedură: franceza.

având ca obiect anularea Deciziei Comisiei din 27 noiembrie 1992 (IV/M. 259 - British Airways/TAT) privind o procedură de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (versiune revizuită publicată în JO 1990, L 257, p. 13),

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ
AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera întâi),

compusă din domnii R. Schington, președinte, R. García-Valdecasas, H. Kirschner, B. Vesterdorf și K. Lenaerts, judecători,

grefier: domnul H. Jung,

având în vedere procedura scrisă și în urma procedurii orale din 23 februarie 1994,

pronunță prezenta

Hotărâre

Situația de fapt

1 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 5 ianuarie 1993, Société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France (denumită în continuare „Air France”) a introdus în temeiul articolului 173 din Tratatul CEE o acțiune având ca obiect anularea Deciziei Comisiei din 27 noiembrie 1992 (IV/M. 259 - British Airways/TAT, denumită în continuare „decizie”) privind o procedură de aplicare a Regulamentului (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (versiune revizuită publicată în JO 1990, L 257, p. 13, denumit în continuare „regulament”).

2 Reiese din dosar că respectiva concentrare a fost notificată Comisiei la 23 octombrie 1992, în conformitate cu articolul 4 din regulament. La 31 octombrie 1992, Comisia a publicat în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* avizul prevăzut la articolul 4 alineatul (3) din regulament (JO C 283, p. 10). În conformitate cu punctul 4 din comunicare, Comisia invita „terții interesați să transmită observațiile lor eventuale privind proiectul de concentrare”. [traducere neoficială]

3 În urma acestei publicări, reclamanta a prezentat observațiile sale prin scrisoarea din 9 noiembrie 1992; aceasta a contestat în special definiția pieței relevante aplicată de către Comisie considerând că definiția nu lua în considerare situația concurenței pe întreaga piață comunitară a transporturilor aeriene, în special consolidarea poziției uneia dintre părțile la concentrarea în cauză, British Airways plc (denumită în continuare „British Airways”), în rețeaua internațională intracomunitară.

4 Corespondența între reclamantă și Comisie s-a menținut prin scrisorile din 10 noiembrie, 17 noiembrie, 19 noiembrie, 23 noiembrie, 2 decembrie și 21 decembrie 1992.

Decizia atacată

5 În decizie, Comisia constată în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (b) din regulament că respectiva concentrare nu generează îndoieli grave privind compatibilitatea sa cu piața comună.

6 Reiese din decizie că respectiva concentrare se referă la achiziționarea de către British Airways a 49,9 % din capitalul companiei TAT European Airlines (denumită în continuare „TAT EA”), restul de 50,1 % din capital continuând să fie deținut de TAT SA (denumită în continuare „TAT”).

7 Acordul de achiziție prevede, de asemenea, o opțiune de cumpărare de către British Airways a acelor 50,1 % care poate fi aplicată în orice moment înainte de 1 aprilie 1997. În ceea ce o privește, companiei TAT i se acordă dreptul de a solicita companiei British Airways cumpărarea restului de 50,1 % din capitalul TAT la 1 aprilie 1997. Conform formulării punctului 5 din decizie, Comisia a considerat că întrucât nu era sigur faptul că opțiunile vor fi folosite nu era necesar să țină seama de cea de a doua tranzacție posibilă la evaluarea concentrării notificate.

8 De asemenea, reiese din decizie (punctele 6 și 7) că acordul între acționari încheiat între British Airways și TAT prevede că

a) Consiliul de administrație al TAT EA se compune din 9 membri, dintre care 5 sunt numiți de TAT, iar 4 sunt numiți de British Airways;

b) președintele și directorul general al TAT EA, care ocupau poziții identice în TAT, sunt confirmați în funcțiile respective pentru o perioadă inițială de doi ani cu acordul British Airways;

c) deciziile majore pot fi adoptate de Consiliul de administrație al TAT EA numai dacă cel puțin unul dintre membrii numiți de TAT și unul din membrii numiți de British Airways se pronunță în favoarea propunerii (deciziile în cauză includ, printre altele, modificarea „business plan”-ului referitor la perioada 1993-1996, elaborat și aprobat de TAT și British Airways concomitent cu acordul de achiziție);

d) directorul general adjunct însărcinat cu afaceri comerciale este numit de British Airways.

9 „Business plan” -ul prevede în special:

1) rutele deservite de TAT EA, precum și avioanele și orarele cu care aceasta va opera;

2) planul flotei;

3) previziunile referitoare la numărul de pasageri de transportat și randamentul de realizat;

4) strategia referitoare la rutele internaționale.

10 Pe baza acestor elemente, Comisia ajunge la concluzia că TAT EA „va fi controlată în comun” de British Airways și TAT (punctul 9).

11 La punctele 10–13 din decizie, dedicate chestiunii existenței unei concentrări în sensul articolului 3 din Regulamentul nr. 4064/89, Comisia concluzionează în primul rând că durata prevăzută pentru filiala comună - adică aproximativ șase ani și jumătate, dat fiind că se prevede că acordul privind societatea în comun încetează la 1 aprilie 1999 în cazul neaplicării

opțiunilor - este suficient de lungă pentru a crea o modificare permanentă a structurilor întreprinderilor implicate.

12 În continuare, aceasta constată că în urma transferului unei părți din capital TAT renunță la activitățile sale în domeniul reglementat de transfer, astfel încât aceasta nu mai poate fi considerată un concurent actual sau potențial al TAT EA ori al British Airways. În ceea ce privește relațiile de concurență între British Airways și TAT EA, Comisia constată că British Airways va exercita o influență considerabilă și crescândă asupra modului în care societatea în comun va fi condusă și exploatată, precum și că va juca un rol dominant în conducerea acesteia.

13 Pe baza acestor considerații, Comisia constată faptul că preluarea de către British Airways a controlului comun asupra TAT EA nu are ca obiect și nici ca efect coordonarea practicii concurențiale a întreprinderilor care rămân independente, în sensul articolului 3 alineatul (2) primul paragraf din regulament, și ajunge la concluzia că respectiva operațiune constituie o concentrare în sensul articolului 3 alineatul (1) din regulamentul menționat.

14 După ce a constatat la punctul 14 din decizie că respectiva concentrare are o dimensiune comunitară în sensul articolului 1 alineatul (2) din regulament, Comisia evaluează compatibilitatea acesteia cu piața comună la punctele 15–26.

15 Comisia constată că British Airways nu era sub nicio formă prezentă pe rutele interne franceze anterior concentrării în litigiu, în timp ce în 1991 TAT EA deținea 3,8 % din traficul regulat total, ca număr total de pasageri transportați, iar Air France (direct sau prin intermediul Air-Inter) reprezenta 84,9 % din numărul de pasageri. Aceasta concluzionează astfel că respectiva concentrare nu generează o suprapunere cu rutele interne ale companiei TAT EA și că aceasta are efectul de a acorda companiei British Airways acces limitat la rețeaua internă franceză și posibilități de a-și întreține activitățile cu punct de origine din Franța.

16 În continuare, în ceea ce privește rutele internaționale ale TAT EA și British Airways, Comisia constată că singurele rute unde există o suprapunere a serviciilor companiilor TAT EA și British Airways sunt Paris-Londra și Lyon-Londra.

17 Comisia stabilește definiția pieței relevante pe baza acestor două rute internaționale. Conform deciziei (punctul 19), această definiție trebuie să aibă ca bază o rută sau o rețea de rute, în măsura în care rutele care le compun sunt substituibile. Tot în conformitate cu decizia, ceilalți factori care se pot dovedi importanți sunt, pe de o parte, condițiile structurale ale aeroporturilor și capacitatea acestora, și, pe de altă parte, impactul unei rețele extinse sau de mare volum în cadrul unei zone geografice date.

18 În ceea ce privește caracterul substituibil între rutele în cauză, Comisia consideră că fiecare „pereche de orașe”, respectiv Paris-Londra și Lyon-Londra, ar putea fi considerată o piață. Totuși, aceasta este de părere că, în cadrul concentrării în litigiu, problema caracterului substituibil între aeroporturi este de o importanță considerabilă. În această privință și în ceea ce privește ruta Londra-Paris, Comisia evaluează situația concurenței în diferitele aeroporturi implicate. Aceasta subliniază că, în timp ce la Paris toate companiile operează exclusiv cu plecare din aeroportul Charles-de-Gaulle, la Londra se utilizează diverse aeroporturi. British Airways operează în principal ruta Paris-Londra din aeroportul Heathrow, însă, prin intermediul companiei Dan Air, aceasta o deservește totodată din aeroportul Gatwick. TAT EA nu deservește această rută decât din Gatwick. Principalii concurenți ai TAT EA și British Airways nu au nicio rută cu destinația Paris, cu plecare din Gatwick.

19 Pe baza acestei evaluări, Comisia constată că respectiva concentrare nu implică modificări ale cotelor de piață ale companiilor British Airways și TAT EA în ceea ce privește ruta Heathrow-Paris, dar că pe ruta Gatwick-Paris efectul acesteia este de a atribui participanților la concentrarea în litigiu o cotă de piață de 98,6 %, Dan Air (British Airways) având 81,6 %, iar TAT EA, 17 %.

20 În ansamblu, aceasta înseamnă că în ceea ce privește tot traficul aerian între Londra și Paris, concentrarea economică ajunge la o cotă de piață de 52,2 % pentru grupul British Airways-TAT EA, mai precis 49,5 % pentru British Airways și 2,7 % pentru TAT EA, concurenții acestora fiind: Air France cu 32,9 %; British Midland cu 9,4 %; Air UK cu 3,7 %; Air Brymon cu 1,1 % și categoria „alții” cu 0,6 % din piață.

21 În ceea ce privește ruta Londra-Lyon, Comisia precizează că British Airways și Air France operează numai cu plecare din Heathrow, în timp ce TAT EA operează numai cu plecare din Gatwick. Nu există alți concurenți pe niciuna dintre cele două rute. Deși concentrarea în litigiu nu are consecințe în ceea ce privește ruta Heathrow-Lyon, aceasta atribuie grupului British Airways-TAT EA 100 % din piața cu plecare din Gatwick. În ansamblu, asta înseamnă că grupul deține 58,6 % din piață (45,3 % pentru British Airways și 13,3 % pentru TAT EA), Air France deținând restul de 41,4 %.

22 Comisia consideră că există un anumit grad de substituibilitate între aeroporturile Heathrow și Gatwick, însă din cauza aglomerației din ambele aeroporturi acest caracter substituibil nu este neapărat operațional.

23 Astfel, aceasta ajunge la concluzia (punctul 23) că poziția atribuită companiei British Airways prin intermediul concentrării poate să împiedice concurența pe rutele implicate. Absența sloturilor disponibile, la Gatwick și la Heathrow, ar putea constitui o barieră în calea intrării unor concurenți eventual interesați de rutele în cauză. Pentru a ține seama de acest element, părțile la această operațiune și-au asumat angajamentul, față de Comisie, de a ceda, după caz, un anumit număr de sloturi companiilor care doresc să opereze rutele în cauză.

24 Pe baza acestor considerente și a angajamentelor asumate de către părțile la operațiune, Comisia concluzionează la punctul VII din decizia sa că concentrarea economică în litigiu nu generează îndoieli grave privind compatibilitatea sa cu piața comună.

Procedura și pretențiile părților

25 Prin Ordonanța din 15 iulie 1993, Tribunalul (Camera întâi) a admis intervenția Regatului Unit, precum și a British Airways și TAT în prezenta cauză în sprijinul concluziilor pârâtei.

26 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera întâi) a hotărât deschiderea procedurii orale fără a dispune măsuri de cercetare judecătorească prealabile.

27 În ședința din 23 februarie 1994, au fost ascultate susținerile orale ale părților, precum și răspunsurile acestora la întrebările Tribunalului.

28 Reclamanta solicită Tribunalului:

- anularea Deciziei Comisiei din 27 noiembrie 1992 (IV/M. 259 - British Airways/TAT);
- obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

29 Comisia solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii;
- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

30 Regatul Unit solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii;
- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor efectuate de intervenient.

31 TAT, intervenientă, solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii ca inadmisibilă;
- în caz contrar, respingerea acțiunii ca nefondată în fapt și în drept;
- declararea acțiunii ca având caracter nejustificat și șicanatoriu în sensul articolului 87 alineatul (3) din Regulamentul de procedură;
- obligarea reclamantei la plata tuturor cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor efectuate de intervenientă.

32 British Airways, intervenientă, solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii ca inadmisibilă sau nefondată;
- obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a celor efectuate de intervenientă.

Cu privire la admisibilitate

Expunere sumară a motivelor și a argumentelor părților

33 Fără a invoca în mod formal excepția de inadmisibilitate, Comisia își exprimă „îndoielile privind admisibilitatea prezentei acțiuni, dat fiind că reclamanta nu a demonstrat faptul că actul a cărui anulare o solicită o privește în mod individual”. Comisia susține în această privință că, dat fiind că regulamentul nu organizează procedura depunerii plângerilor, condițiile definite de Curte în Hotărârea din 28 ianuarie 1986, Cofaz și alții/Comisia (169/84, Rec., p. 391) în contextul articolului 93 alineatul (2) din tratatul CEE ar putea fi aplicate *mutatis mutandis* drept criterii pentru aprecierea admisibilității unei acțiuni împotriva unei decizii privind compatibilitatea concentrării cu piața comună, adoptată în temeiul acestui regulament.

34 Comisia recunoaște că reclamanta și-a exprimat observațiile cu privire la concentrarea în litigiu ca urmare a comunicării prevăzute la articolul 4 alineatul (3) din regulament, ceea ce ar fi o condiție necesară dar insuficientă pentru admisibilitatea acțiunii sale.

35 Aceasta recunoaște de asemenea că Air France constituie principalul concurent al întreprinderii TAT. Cu toate acestea, potrivit Comisiei, Air France nu a indicat în ce mod concentrarea în litigiu ar afecta în mod semnificativ poziția sa pe piața relevantă, așa cum impune jurisprudența citată anterior. Aceasta precizează, ca exemplu, faptul că reclamanta nu a definit piețele pe care noua entitate ar putea folosi eventuala sa poziție dominantă împotriva Air France.

36 Regatul Unit este de acord cu opinia Comisiei, potrivit căreia ar trebui ca Tribunalul să aplice în prezenta cauză principiile definite în Hotărârea Cofaz și alții/Comisia, citată anterior, și consideră totodată că normele care reglementează ajutoarele de stat oferă o analogie convenabilă cu normele pe care regulamentul le stabilește în domeniul concentrărilor.

37 Intervenienta TAT de asemenea este de acord, în esență, cu argumentația formulată de către Comisie. În ceea ce privește, mai precis, primul criteriu pentru aprecierea admisibilității unei acțiuni, și anume intervenția utilă în procedura administrativă, TAT adaugă că nu este îndeplinită această condiție în speță. TAT susține că Air France nu a făcut decât să răspundă invitației de a-și prezenta observațiile, inclusă în comunicarea efectuată în temeiul articolului 4 din regulamentul, și că astfel de observații nu constituie o cerere pentru deschiderea unei proceduri amănunțite sau pentru interzicerea concentrării notificate, care ar fi fost respinsă de către Comisie.

38 British Airways susține că Air France nu are interesul de a acționa în sensul articolului 173 al doilea paragraf din Tratatul CEE, astfel cum a fost interpretat în jurisprudența constantă de către Curte. Potrivit acesteia, Air France nu a depus eforturi serioase pentru a demonstra în ce mod se aduce atingere propriului interes economic și juridic prin măsura pe care o contestă. Potrivit British Airways, Air France a introdus acțiunea în calitate de simplă concurentă, atât pe rutele implicate în concentrare în special, cât și cele din Comunitate în general.

39 Reclamanta consideră, în primul rând, că simpla sa participare la procedura administrativă a individualizat-o deja în mod suficient pentru ca acțiunea sa să fie declarată admisibilă. În al doilea rând, reclamanta consideră că, fiind prezentă în același sector de activitate ca și întreprinderile care beneficiază de decizie, poziția sa concurențială a fost obligatoriu afectată considerabil prin tranzacția în litigiu, din cauza caracterului de concentrare al acesteia. Aceste două elemente îi conferă un interes individual în sensul articolului 173 din tratat.

Aprecierea Tribunalului

40 Tribunalul amintește, cu titlu preliminar, că reclamanta nu este destinatarul deciziei care se adresează companiilor British Airways și TAT. Rezultă că acțiunea nu este admisibilă decât dacă decizia o privește pe reclamantă în mod direct și individual în sensul articolului 173 al patrulea paragraf din Tratatul CE, care reia dispozițiile articolului 173 al doilea paragraf din Tratatul CEE.

41 În speță, este cunoscut de către părți faptul că decizia o privește pe reclamantă în mod direct. Prin urmare, este necesar să se examineze dacă decizia respectivă o privește pe reclamantă și în mod individual.

42 În această privință, trebuie amintit că, în conformitate cu jurisprudența constantă, „subiecții de drept diferiți de destinatarii unei decizii nu pot pretinde că decizia îi privește în mod individual decât dacă decizia îi afectează din cauza anumitor calități particulare sau a unei situații de fapt care îi individualizează în raport cu orice altă persoană și, prin urmare, îi individualizează în mod analog celui al unui destinatar” (a se vedea Hotărârea Curții din 15

iulie 1963, Plaumann/Comisia, 25/62 Rec., p. 197, și Hotărârea Tribunalului din 28 octombrie 1993, Zunis Holding și alții/Comisia, T-83/92, Rec., p. II-1169).

43 Prin urmare, este de competența Tribunalului să cerceteze dacă în speță reclamanta se află într-o situație de fapt care o caracterizează în raport cu orice altă persoană.

44 În această privință, Tribunalul constată în primul rând că reclamanta, ca urmare a comunicării prevăzute la articolul 4 alineatul (3) din regulament, a informat Comisia prin scrisorile din 9, 10, 19 și 23 noiembrie 1992 despre observațiile sale critice, bazate pe cifre și statistici, cu privire la concentrarea economică în litigiu, iar Comisia a răspuns la criticile respective prin scrisoarea din 17 noiembrie 1992 semnată de membrul însărcinat cu probleme de concurență. Acestea priveau, pe de o parte, definiția pieței de care, potrivit reclamantei, trebuia să se țină seama la evaluarea efectelor concentrării economice asupra pieței, iar pe de altă parte, efectele concentrării economice asupra poziției concurențiale a British Airways față de ceilalți operatori, în special față de Air France. Astfel, în corespondența respectivă, reclamanta a susținut în esență aceleași critici pe care le-a prezentat în memoriile sale scrise înaintate Tribunalului. Din răspunsul scris al Comisiei din 17 noiembrie 1992 reiese că membrul însărcinat cu probleme de concurență dăduse instrucțiuni serviciilor sale să studieze cu atenție observațiile formulate de Air France „astfel încât acestea să fie pe deplin luate în considerare în cadrul examinării compatibilității acestei operațiuni cu piața comună”.

45 Este necesar să se constate, în al doilea rând, că reiese din însuși textul deciziei atacate că situația concurenței pe cele două piețe identificate ca fiind piețele relevante, în urma concentrării, a fost evaluată de către Comisie ținând seama mai ales de poziția companiei Air France. Într-adevăr, la punctul 17 din decizia sa, Comisia compară poziția concurențială a companiilor British Airways, AT și Air France pe rutele interne franceze pentru a concluziona că „principala companie aeriană care operează pe această piață este de departe Air France ... cu o cotă de 84,9 % din numărul total de pasageri...”. La punctul 20 din decizie, unde Comisia examinează problema substituibilității între aeroporturi, poziția companiilor British Airways, TAT și Air France este examinată în detaliu. La fel se procedează la punctul 21 din decizie.

46 În al treilea rând, reiese din dosar că, în conformitate cu acordul pe care l-a încheiat cu guvernul francez și Comisia la 29 octombrie 1990, reclamanta a fost obligată să renunțe în totalitate la participația sa în compania TAT până la 30 iunie 1992, iar concentrarea economică între aceeași companie TAT și British Airways a fost notificată Comisiei patru luni mai târziu.

47 Tribunalul consideră că cele trei circumstanțe sunt suficiente pentru a caracteriza situația reclamantei în raport cu orice altă persoană și, prin urmare, să o individualizeze în mod analog celui al destinatarilor deciziei.

48 Rezultă că acțiunea este admisibilă.

Cu privire la fond

49 În sprijinul concluziilor sale, reclamanta a invocat patru motive.

a) Primul se întemeiază pe încălcarea articolului 3 alineatele (1), (2) și (3) din regulament prin nerespectarea de către Comisie a caracterului real al concentrării în litigiu, pe care a considerat-o în mod eronat drept o operațiune care creează o societate de concentrare în comun în loc să admită că în realitate British Airways doar a preluat controlul asupra TAT EA.

b) Al doilea motiv se întemeiază pe încălcarea articolului 1 alineatele (1) și (2), încălcarea articolului 2 alineatele (1) și (3) și încălcarea articolului 8 alineatele (2) și (3) din regulament prin definirea incorectă de către Comisie a pieței relevante atât la nivelul produselor, cât și pe plan geografic.

c) Al treilea motiv se întemeiază pe încălcarea articolului 190 din Tratatul CEE prin faptul că, în descrierea pieței relevante, Comisia s-a limitat la rutele afectate în mod direct de concentrarea în litigiu.

d) Al patrulea motiv se întemeiază pe încălcarea principiului protecției încrederii legitime și încălcarea articolului 155 din Tratatul CEE prin declararea de către Comisie a concentrării în litigiu ca fiind compatibilă cu piața comună în pofida faptului că, dacă ar fi fost cunoscută în timp util, respectiva concentrare ar fi făcut imposibilă încheierea acordului din 29 octombrie 1990 între reclamantă, guvernul francez și Comisie.

Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 3 alineatele (1), (2) și (3) din regulament

1. Cu privire la admisibilitatea motivului

50 Comisia consideră că primul motiv nu este admisibil deoarece reclamanta nu a demonstrat, având în vedere circumstanțele de fapt specifice cazului de față, astfel cum au fost descrise la punctul 12 din decizie, în ce mod existența unui control unic exercitat de British Airways asupra TAT EA, în locul unui control în comun, va aduce atingere intereselor legitime ale Air France afectând în mod semnificativ poziția acesteia pe piața sau piețele relevante. Din contră, a considera că British Airways nu a dobândit decât un control în comun cu TAT ar implica o reevaluare a concentrării în momentul trecerii la un control unic, adică în cazul în care s-ar exercita opțiunea de cumpărare prevăzută în favoarea companiei British Airways. Nu ar fi exclus ca, în cadrul acestei evaluări și ținând seama de evoluția condițiilor transportului aerian - sector pe care aceasta îl consideră ca fiind în plină evoluție -, Comisia să ajungă la o concluzie diferită în ceea ce privește compatibilitatea concentrării cu piața comună sau să considere necesar, pentru a declara compatibilitatea acesteia, să asocieze noi condiții deciziei. Aceasta concluzionează, în duplica sa, că „preluarea de către o întreprindere a unui control unic sau în comun asupra unei alte întreprinderi nu este lipsit de importanță în ceea ce privește evaluarea impactului unei astfel de preluări asupra concurenței în temeiul articolului 2 din regulament”.

51 Reclamanta răspunde că, în cazul preluării unui control unic și în cazul preluării unui control în comun, concurența este afectată în mod diferit. Într-adevăr, în primul caz, un operator economic ar dispărea de pe piață, consolidând astfel pe această piață poziția întreprinderii dobânditoare. Potrivit reclamantei, rezultă că evaluarea de către Comisie a compatibilității unei concentrări economice cu piața comună depinde mai ales de caracterul unic sau în comun al controlului dobândit.

52 Tribunalul constată că reiese clar din memoriile Comisiei că aceasta însăși consideră că întrebarea dacă TAT EA este controlată doar de British Airways sau este controlată în comun de către British Airways și TAT „nu este lipsită de importanță” în ceea ce privește evaluarea concentrării în litigiu în raport cu articolul 2 din regulament. Într-adevăr, în duplica sa, Comisia subliniază că trecerea de la un control în comun de către British Airways la un control unic asupra TAT EA ar trebui să facă obiectul unei notificări și al unei evaluări de

către serviciile acesteia, care ar putea, tot potrivit Comisiei, să ducă la o concluzie diferită privind compatibilitatea concentrării respective cu piața comună.

53 Potrivit acestei logici, rezultă că este incontestabil faptul că reclamanta are un interes în a supune controlului Tribunalului evaluarea Comisiei privind caracterul comun sau unic al controlului dobândit de către British Airways asupra TAT EA și că motivul este, prin urmare, admisibil.

2. Cu privire la fondul motivului

54 Motivul este format din două părți, care se întemeiază, pe de o parte, pe nerespectarea de către Comisie a caracterului real al concentrării în litigiu și, pe de altă parte, pe evaluarea eronată de către Comisie a opțiunii acordate companiei British Airways prin acordul între acționari.

a) Cu privire la prima parte a motivului

— Expunere sumară a argumentelor părților

55 Reclamanta susține că ideea existenței unei preluări de control unic sau în comun a unei întreprinderi este o problemă de fapt care trebuie apreciată în lumina obiectivelor economice urmărite de către întreprinderea care o dobândește. Amploarea participației dobândite, sistemele de votare și existența unui „business plan” nu sunt decât elemente de ordin financiar și juridic care nu fac posibilă, ca atare, rezolvarea acestei probleme.

56 Potrivit reclamantei, reiese clar din constatările făcute chiar în decizie că obiectul real al concentrării în litigiu este de a integra operațiunile, atât cele interne, cât și cele internaționale, ale întreprinderii TAT EA în organizația și structura British Airways. Cu toate acestea, Comisia a omis să evalueze realitatea subiacentă. Astfel, aceasta nu a luat în considerare conținutul „business plan”-ului, cu toate că, potrivit reclamantei, conținutul este astfel încât nu se poate decât constata că entitatea care prezintă forma juridică a unei societăți în comun nu este decât un ecran în spatele căruia se ascunde, în realitate, o preluare care conferă control unic companiei British Airways.

57 Reclamanta concluzionează că, pentru a decide că rezultatul concentrării în cauză este crearea unei societăți în comun în sensul articolului 3 alineatul (2) din regulament, nu o preluare în sensul articolului 3 alineatul (1), a companiei TAT EA de către British Airways cu un control unic exercitat de aceasta din urmă, Comisia nu a ținut seama decât de aspectele juridice, fără a trage concluziile logice ale propriilor constatări de natură economică, încălcând astfel dispozițiile articolului 3 alineatele (1)-(3) din regulament.

58 Comisia, care contestă comiterea unei încălcări a articolului 3 din regulament prin concluzia că British Airways a dobândit un control în comun cu TAT asupra companiei TAT EA, subliniază că a luat în considerare în această privință nu doar aspectele de ordin juridic și financiar, ci și mai ales natura deciziilor care necesită întotdeauna acordul celor două întreprinderi fondatoare, în special cuprinsul „business plan”-ului societății în comun. Aceasta precizează că „business plan”-ul se referă, într-adevăr, la un anumit număr de chestiuni precum rutele deservite de filiala în comun, avioane, orare, strategia pe rutele naționale etc., care sunt, prin natura lor, strâns legate de strategia comercială a TAT EA.

59 Regatul Unit consideră întemeiată concluzia Comisiei că TAT EA este controlată în comun de către British Airways și de către TAT și că, în orice caz, chiar dacă argumentația Comisiei

cu privire la acest aspect este incorectă, aceasta nu a denaturat dispozitivul deciziei privind constatarea compatibilității concentrării notificate cu piața comună.

60 Potrivit intervenientei TAT, în speță, faptele arată clar că nu se poate considera în niciun caz că British Airways deține control unic, în drept sau în fapt, asupra societății în comun TAT EA. În drept, TAT controlează toate deciziile importante referitoare la activitatea companiei TAT EA, atâta timp cât British Airways nu aplică opțiunea de cumpărare.

61 Intervenienta British Airways susține că este evident că nu dispune de un control exclusiv asupra companiei TAT EA dat fiind că TAT își menține majoritatea acțiunilor, numește pe majoritatea administratorilor companiei TAT EA și reprezentanții săi ocupă funcțiile de președinte și director general al companiei TAT EA.

— Aprecierea Tribunalului

62 Este necesar să se amintească, cu titlu preliminar, că în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din regulament „în sensul punerii în aplicare a prezentului regulament, controlul decurge din drepturi, contracte sau orice alte mijloace care, fie separat sau combinate și având în vedere considerentele de drept sau de fapt relevante, conferă posibilitatea exercitării unei influențe decisive asupra unei întreprinderi”.

63 Având în vedere considerentele de fapt și de drept ale speței, Tribunalul consideră întemeiată constatarea Comisiei privind existența unui control în comun, exercitat de către cele două părți, British Airways și TAT, asupra societății în comun create prin concentrarea în litigiu.

64 Într-adevăr, reiese în special din decizie, pe de o parte, că TAT menține în prezent 50,1 % din capitalul TAT EA și, pe de altă parte, că deciziile majore pot fi adoptate de Consiliul de administrație al TAT EA numai dacă cel puțin unul dintre membrii numiți de TAT și unul dintre membrii numiți de British Airways se pronunță în favoarea propunerii.

65 Având în vedere aceste constatări și deși British Airways exercită o influență semnificativă care este chiar în creștere, Comisia a concluzionat în mod întemeiat că există un control în comun. Într-adevăr, „business plan”-ul, care conține opțiunile importante ale societății în comun, a fost adoptat în comun de către British Airways și TAT și nu poate fi modificat fără acordul companiei TAT, care este acționarul majoritar al TAT EA și care deține majoritatea voturilor în cadrul consiliului său de administrație, precum și posturile de președinte și director general. În această perspectivă, existența unui acord de reprezentare și a unui sistem de „code-sharing” între TAT EA și British Airways nu este de natură să contrazică faptul că, în comun cu TAT, British Airways controlează TAT EA, astfel de acorduri nemodificând cu nimic repartizarea competențelor în cadrul gestionării companiei TAT EA și deci nici condițiile controlului exercitat asupra acestei întreprinderi, dar nici statutul juridic al acesteia din urmă. Într-adevăr, astfel de acorduri constituie rezultatul negocierilor între părți și nu pot fi încheiate decât cu acordul conducerii TAT EA, în conformitate cu normele prevăzute de statutul întreprinderii, așa cum au fost analizate anterior.

66 Rezultă că prima parte a motivului trebuie respinsă.

b) Cu privire la a doua parte a motivului

— Expunere sumară a argumentelor părților

67 Reclamanta precizează că data expirării termenului de care dispune British Airways pentru a folosi opțiunea care îi este atribuită de a achiziționa capitalul restant al TAT EA coincide cu data intrării în vigoare a normelor comunitare de garantare a libertății de cabotaj în cadrul statelor membre, respectiv 1 aprilie 1997. Coincidența nu este în niciun caz întâmplătoare și elimină în fapt incertitudinea în ceea ce privește renunțarea la opțiune de către British Airways. Prin neluarea în considerare a acestui fapt, Comisia a încălcat dispozițiile articolului 3 din regulament.

68 Comisia răspunde că, atunci când evaluează compatibilitatea unei concentrări economice cu piața comună, trebuie să se întemeieze nu pe considerente mai mult sau mai puțin ipotetice, precum eventuala folosire a unei opțiuni în viitor, ci doar pe considerentele de fapt și de drept existente în momentul notificării. Coincidența datelor remarcată de reclamantă nu ar putea modifica această analiză.

69 Intervenienta TAT declară, pe de o parte, că prestările de servicii de transport aerian furnizate de către TAT EA în Franța nu puteau în niciun caz să fie calificate drept cabotaj și, pe de altă parte, cumpărarea de către British Airways a unei participații la o întreprindere cu sediul într-un alt stat membru nu constituie decât exercitarea libertății acesteia de stabilire.

— *Aprecierea Tribunalului*

70 Astfel cum susține pârâta, evaluarea de către Comisie a compatibilității unei concentrări economice cu piața comună trebuie să se efectueze numai pe baza considerentelor de fapt și de drept existente în momentul notificării concentrării și nu pe baza unor elemente ipotetice a căror sferă de aplicare economică nu poate fi evaluată la data adoptării deciziei.

71 În speță, din dosar reiese că folosirea de către British Airways a opțiunii care îi este pusă la dispoziție prezintă un caracter ipotetic în acest sens dat fiind că, pe de o parte, este știut faptul că British Airways nu utilizase opțiunea la data adoptării deciziei și, pe de altă parte, reclamanta nu a demonstrat că British Airways avea intenția la acea dată de a folosi această opțiune.

72 În aceste circumstanțe, Comisia a hotărât în mod întemeiat să nu ia în considerare această tranzacție potențială în cadrul evaluării concentrării economice care îi fusese notificată. Rezultă că a doua parte a motivului trebuie respinsă.

Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolelor 1, 2 și 8 din regulament

Expunere sumară a argumentelor părților

73 Reclamanta consideră că definiția pieței relevante adoptată de către Comisie la punctele 19–22 din decizie, conform căreia cele două piețe relevante sunt rutele Paris-Londra și Lyon-Londra, este foarte incompletă și, în consecință, eronată în măsura în care aceasta nu corespunde realității economice. Aceasta reproșează Comisiei că nu a ținut seama de realitatea economică a rețelei europene a British Airways. Realitatea i-ar fi impus Comisiei să considere, drept piață relevantă, piața transportului aerian internațional asigurat în orice parte a teritoriului pieței comune între state membre diferite. Dacă ar fi procedat în acest mod, Comisia ar fi constatat, pe de o parte, că respectiva concentrare economică permite companiei British Airways, prin intermediul companiei TAT EA, să atragă clienți francezi către Londra pentru a le oferi acestora serviciile sale de transport aerian internațional cu plecare din acest oraș, iar pe de altă parte, că datorită acestei operațiuni British Airways deține sau controlează

patru din cei șapte transportatori care deservește ruta Londra-Paris și este singura companie care operează în mod direct sau indirect zboruri cu plecare din aeroporturile londoneze.

74 Pe de altă parte, reclamanta reproșează Comisiei că a neglijat faptul că articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 2408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind accesul operatorilor de transport aerian comunitari la rutele aeriene intracomunitare (JO L 240, p. 8, ediție specială în limba română: capitol 07 volum 02 p. 167 - 175) prevede că un stat membru este obligat să autorizeze, de la 1 aprilie 1997, exercitarea de drepturi de cabotaj pe teritoriul său de către operatorii de transport aerian care sunt deținători ai unei licențe acordate de către un alt stat membru. Reclamanta susține că de la 1 aprilie 1997 British Airways va putea, în consecință, datorită concentrării economice în cauză, să-și dezvolte sub pavilion propriu sau sub pavilion TAT EA activitatea pe teritoriul francez cu plecare din Paris și Lyon, fapt de care Comisia ar fi trebuit să țină seama.

75 Reclamanta concluzionează că, făcând o evaluare a efectelor concentrării economice în cauză doar asupra celor două rute implicate în mod direct de către aceasta, Comisia nu a evaluat în mod corect compatibilitatea concentrării cu piața comună. Aceasta adaugă că, după ce a demonstrat că piața relevantă nu a fost definită corect de Comisie, nu i se poate reproșa că nu a demonstrat și nici nu a încercat să demonstreze faptul că respectiva concentrare creează sau consolidează o poziție dominantă pe piață.

76 Comisia răspunde că delimitarea pieței relevante pe care aceasta a aplicat-o în decizie este conformă atât cu jurisprudența Curții (Hotărârea din 11 aprilie 1989, Ahmed Saeed Flugreisen și Silver Line Reisebüro, 66/86, Rec., p. 803), cât și cu practica proprie. Aceasta adaugă faptul că a luat de asemenea în considerare, așa cum solicită reclamanta, efectele concentrării, la un nivel mai general, asupra concurenței între operatorii de transport aerian de dimensiune europeană și în special efectul integrării companiei TAT EA în rețeaua British Airways asupra concurenței pe care o vor întâmpina în viitor la acest nivel mai general transportatorii de dimensiune europeană.

77 Regatul Unit și intervenientele TAT și British Airways sunt de acord cu argumentele Comisiei în ceea ce privește definiția pieței relevante. Regatul Unit consideră că nu s-a demonstrat că respectiva concentrare a determinat pe vreuna dintre piețele relevante crearea sau consolidarea unei poziții dominante având drept consecință împiedicarea în mod semnificativ a unei concurențe efective. Acesta consideră că nu există temei juridic care să justifice așadar o altă decizie decât cea care a fost adoptată. TAT observă faptul că prin extinderea definiției pieței Air France face să pară și mai improbabilă stabilirea poziției dominante a British Airways pe piața astfel definită. Prin urmare, aceasta consideră că dacă s-ar accepta definiția pieței propusă de către reclamantă, ar trebui *a fortiori* să se autorizeze concentrarea în cauză. În cele din urmă, British Airways mai precizează că o definiție a pieței atât de extinsă precum cea propusă de către reclamantă este necorespunzătoare din cauza diversității și dispersării serviciilor care trebuie luate în considerare.

Aprecierea Tribunalului

78 Este necesar să se amintească faptul că, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din regulament „operațiunile de concentrare care nu creează sau nu consolidează o poziție dominantă, în urma cărora concurența efectivă pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia ar fi în mod semnificativ împiedicată, trebuie declarate compatibile cu piața comună”. [traducere neoficială] Din contră, în conformitate cu alineatul (3) din același articol, operațiunile de concentrare care creează sau consolidează o astfel de poziție sunt declarate incompatibile cu piața comună.

79 Reiese din aceste dispoziții că obligația Comisiei este să declare o operațiune de concentrare compatibilă cu piața comună în cazul în care sunt îndeplinite două condiții, prima fiind ca respectiva operațiune să nu creeze și să nu consolideze o poziție dominantă, iar a doua ca crearea sau consolidarea unei astfel de poziții să nu restrângă în mod semnificativ concurența pe piața comună. În absența creării sau consolidării unei poziții dominante, concentrarea trebuie autorizată așadar fără să mai fie necesar să se examineze efectele concentrării asupra concurenței efective.

80 Pentru a aprecia dacă prima condiție este îndeplinită într-un caz concret, Comisiei îi revine sarcina să definească mai întâi piața relevantă (a se vedea, prin analogie, Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 1991, Hilti/Comisia, T-30/89, Rec., p. II-1439, punctul 69, și în recurs, Hotărârea Curții din 2 martie 1994, Hilti/Comisia, C-53/92 P, Rec., p. I-667).

81 În această privință, trebuie să se amintească faptul că, în speță, la punctul 19 din decizia sa Comisia a considerat drept piață relevantă fiecare „pereche de orașe” constituind punctul de origine și punctul de destinație al rutelor pe care aceasta le-a considerat ca fiind în mod direct afectate de concentrarea în cauză, pentru a concluziona la punctul 26 din decizie că respectiva concentrare nu creează și nu consolidează o poziție dominantă în urma căreia concurența efectivă ar fi împiedicată.

82 Întrucât reclamanta a susținut, pe de o parte, că nu contestă în principiu temeinicia definiției folosite de către Comisie, dar, pe de altă parte, că o consideră ca fiind foarte incompletă și, în consecință, eronată, Tribunalului îi revine sarcina să verifice definiția pieței relevante folosită de către Comisie.

83 În această privință, Tribunalul consideră că definiția pieței elaborată de către Comisie este corectă atât din punct de vedere al produsului relevant, cât și din punct de vedere geografic.

84 Într-adevăr, definiția pieței folosită este conformă cu principiile indicate de către Curte în Hotărârea sa Ahmed Saeed Flugreisen și Silver Line Reisebüro, citată anterior, în sensul că la punctele 17-21 din decizie Comisia a examinat cele două rute pe care exista o suprapunere a serviciilor oferite de către părțile la concentrarea economică, respectiv Paris-Londra și Lyon-Londra, și eventuala substituibilitate a acestora cu alte rute pentru a ajunge la concluzia convingătoare, pe de o parte, că nu există substituibilitate între aceste două rute și alte rute și, pe de altă parte, că există o substituibilitate foarte redusă între cele două rute.

85 În plus, Tribunalul constată că punctele 17 și 19 din decizie denotă, deși într-un mod scurt și sumar, că Comisia nu s-a limitat la evaluarea efectelor proiectului de concentrare doar asupra celor două rute afectate în mod direct de concentrarea proiectată, ci a evaluat și efectele acesteia într-un mod mai larg, pe de o parte, în ceea ce privește operațiunile internaționale cu plecare din Franța (punctul 17) și, pe de altă parte, în ceea ce privește efectele asupra unei rețele extensive sau de mare volum (punctul 19). Rezultă că reproșul adresat Comisiei de către reclamantă cu privire la acest aspect este lipsit de temei în fapt și nu poate fi admis, prin urmare, de către Tribunal.

86 În orice caz, este necesar să se constate, împreună cu Regatul Unit, că reclamanta nu a pretins, nici expres și nici implicit, în memoriile sale în fața Tribunalului comiterea de către Comisie a unei erori de apreciere prin constatarea faptului că respectiva concentrare nu creează și nici nu consolidează o poziție dominantă pe piețele considerate drept relevante de către aceasta din urmă, după cum nici nu a pretins că o astfel de poziție ar fi fost creată sau consolidată pe piață așa cum aceasta consideră că ar fi trebuit să fie definită. În aceste

împrejurări, aceasta nu poate contesta legalitatea deciziei Comisiei privind declararea concentrării ca fiind compatibilă cu piața comună.

87 Acest rezultat nu este cu nimic infirmat de argumentele prezentate de către reclamantă în a doua și a treia parte a motivului. Deși, așa cum a observat Comisia la punctul 17 din decizie, concentrarea în cauză permite companiei British Airways atragerea unor clienți francezi către serviciile sale de transport aerian internațional cu punct de origine din Regatul Unit și deși este adevărat că British Airways controlează patru dintre cei șapte transportatori care deserveșc ruta Londra-Paris și presupunând chiar că este corect că British Airways va putea, prin intermediul respectivei concentrări, să dezvolte mai ușor decât alte companii aeriene care nu sunt franceze o activitate în interiorul teritoriului francez după 1 aprilie 1997, nu este mai puțin adevărat că reclamanta nu a demonstrat în ce mod aceste circumstanțe ar fi trebuit să determine Comisia să interzică respectiva concentrare, în absența creării sau a consolidării unei poziții dominante pe oricare dintre piețe.

88 Rezultă că motivul trebuie respins.

Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 190 din tratat

Expunere sumară a argumentelor părților

89 Reclamanta susține că Comisia, confruntată de către reclamantă cu două definiții diferite și inevitabil complementare ale pieței produsului și pieței geografice afectate de concentrarea în litigiu, a încălcat articolul 190 din tratat prin faptul că a omis să expună motivele care au determinat-o să nu întemeieze decizia atacată decât pe una dintre cele două definiții.

90 Comisia amintește că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, aceasta nu este obligată să motiveze respingerea motivelor prezentate de către părți în cadrul procedurii administrative și nici, *a fortiori*, respingerea celor prezentate de către terțe părți. În plus, aceasta nu doar că a integrat în definiția sa elementele legate în special de existența rețelelor europene și de condițiile predominante în aeroporturi, ci totodată a oferit datele necesare pentru a justifica neluarea în considerare detaliată a efectelor concentrării asupra rețelei companiei British Airways.

91 Intervenientele, în măsura în care formulează observații cu privire la acest aspect, sunt de acord cu argumentația Comisiei.

Aprecierea Tribunalului

92 Trebuie să se amintească faptul că este constant în jurisprudența Curții și a Tribunalului că, deși în temeiul articolului 190 din tratat Comisia este obligată să-și motiveze deciziile menționând elementele de fapt și de drept de care depinde justificarea legală a măsurii și considerațiile care au determinat-o să o adopte, nu este necesar ca aceasta să discute toate punctele de fapt și de drept care au fost invocate de persoanele interesate în cursul procedurii administrative (a se vedea de exemplu Hotărârea Tribunalului din 17 decembrie 1991, DSM/Comisia, T-8/89, Rec., p. II-1833, punctul 257).

93 În speță, Tribunalul consideră că motivarea deciziei indică în mod clar punctele de fapt și de drept, precum și alte considerații care au determinat Comisia să adopte decizia atacată. Nefiind obligată să motiveze respingerea definiției extinse a pieței propuse de Air France, ca terță parte în prezenta cauză, Comisia nu se poate considera că nu și-a respectat, în această privință, obligația de motivare.

94 Tribunalul mai amintește faptul că, așa cum a constatat mai sus (punctul 86), în fapt, în decizia sa, Comisia nu numai că a luat în considerare cele două rute afectate în mod direct de concentrarea economică, ci a evaluat totodată, într-un mod mai larg, efectele proiectului de concentrare.

95 Rezultă că motivul trebuie respins.

Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe o încălcare a încrederii legitime

Expunere sumară a argumentelor părților

96 În cadrul acestui motiv, reclamanta explică faptul că la 29 octombrie 1990, în urma operațiunii de concentrare împreună cu alte companii franceze de transport aerian - UTA și Air Inter - a încheiat cu Comisia și guvernul francez un acord care a obligat-o să nu mai facă parte din organele de decizie ale TAT la care aceasta era acționară și să retragă toate investițiile din societatea menționată până la 30 iunie 1992. Obligația retragerii investițiilor ar fi avut ca obiectiv unic să asigure pe piața transportului aerian intern francez prezența, față de reclamantă, a unei întreprinderi concurente independente.

97 Reclamanta declară faptul că nu numai că nu se preconizase deloc faptul că o societate străină de dimensiune comparabilă, respectiv British Airways, i se poate substitui în calitate de acționar care deține control în comun sau control unic asupra companiei TAT EA, ci că o astfel de posibilitate ar fi făcut imposibilă încheierea acordului cu privire la acest aspect. Aceasta adaugă că nici în cursul negocierilor preliminare, nici cu ocazia încheierii acordului din 29 octombrie 1990, Comisia nu a precizat că crede posibilă și chiar compatibilă cu piața comună înlocuirea reclamantei în compania TAT cu o societate concurentă străină de aceeași dimensiune. Prin urmare, decizia în litigiu este în contradicție cu acordul menționat.

98 Reclamanta concluzionează că, prin faptul că a declarat concentrarea între British Airways și TAT EA ca fiind compatibilă cu piața comună Comisia nu și-a respectat, cel puțin în ceea ce privește activitatea internă a acesteia din urmă, obligația de a proteja încrederea legitimă a reclamantei și astfel a încălcat principiul general comunitar al protecției încrederii legitime precum și articolul 155 din tratat, care au prioritate față de dispozițiile unui regulament.

99 Împotriva acestui argument Comisia afirmă că acest control preluat de British Airways asupra TAT EA, departe de a încălca litera și spiritul acordului din 29 octombrie 1990, nu face altceva decât să sporească șansele unei concurențe extinse pe piața internă franceză datorită reafirmării poziției companiei TAT EA ca „întreprindere concurentă independentă în raport cu Air France”, ceea ce constituia unica preocupare în momentul încheierii acordului. Potrivit Comisiei, faptul că această posibilitate, pe care nu putea de altfel să o prevadă, nu a fost luată în considerare în cursul discuțiilor premergătoare încheierii acordului menționat anterior, nu îi poate impune obligația de a interzice - încălcând mai ales principiile fundamentale ale Comunității, inclusiv libertatea de stabilire - o concentrare compatibilă cu regulile de concurență ale pieței comune.

100 Regatul Unit susține că acest motiv este „din punct de vedere al principiilor, eronat în esență”. În plus, acesta consideră că nu există incompatibilitate între acordul în cauză și decizie și, prin urmare, nici nu se aduce atingere încrederii legitime.

101 Celelalte două interveniente sunt de acord cu argumentația Comisiei și Regatului Unit.

Aprecierea Tribunalului

102 Trebuie amintit că reprezintă o consecință a ierarhiei actelor juridice ale Comunității, așa cum este stabilită în tratat și cum a fost consacrată prin jurisprudența comunitară, faptul că un act cu domeniu de aplicare general nu poate fi modificat în mod implicit printr-o decizie individuală (a se vedea Hotărârea Curții din 24 martie 1993, CIRFS și alții/Comisia, C-313/90, Rec., p. I-1125, punctul 44). Rezultă că o instituție comunitară nu poate fi forțată, în temeiul principiului protecției încrederii legitime, să pună în aplicare o reglementare comunitară *contra legem*.

103 Tribunalul constată că, în orice caz, în prezenta speță, rezultă din dosar că acordul încheiat între guvernul francez, Air France și Comisie la 29 octombrie 1990 nu prevede decât angajamente asumate de primele două părți întrucât Comisia, în ceea ce o privește, nu și-a asumat niciun angajament. Prin urmare, nu reiese nicidecum din textul acordului menționat anterior și din niciun alt element invocat în fața Tribunalului că Comisia și-a asumat angajamentul de a nu declara ca fiind compatibilă cu piața comună concentrarea între TAT și o societate concurentă de aceeași dimensiune ca Air France. Prin urmare, reclamanta nu a demonstrat potrivit legii că s-a creat o oarecare încredere legitimă în sine.

104 Rezultă că motivul trebuie respins.

105 Din toate considerentele precedente rezultă că acțiunea trebuie respinsă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

106 În conformitate cu articolul 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată. Întrucât reclamanta a căzut în pretenții, iar pârâta și intervenienții au solicitat obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, reclamanta trebuie obligată la plata cheltuielilor de judecată, inclusiv a cheltuielilor intervenientelor TAT și British Airways. Întrucât reclamanta este obligată să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele ale pârâtei și ale intervenientelor TAT și British Airways, concluziile intervenientei TAT pentru ca Tribunalul să aplice articolul 87 alineatul (3) din regulament, referitor la rambursarea cheltuielilor provocate în mod nejustificat sau șicanatoriu, au rămas fără obiect.

107 În conformitate cu articolul 87 alineatul (4) din regulament, statele membre care intervin în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Regatul Unit suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera întâi)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

2) Reclamanta suportă propriile cheltuieli de judecată, precum și cheltuielile pârâtei și ale intervenientelor TAT și British Airways.

3) Regatul Unit suportă propriile cheltuieli de judecată.

Schintgen

García-Valdecasas

Kirschner

Vesterdorf

Lenaerts

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, 19 mai 1994.

Grefier
H. Jung

Președinte
R. Schintgen