

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera întâi)  
17 decembrie 2003\*

**British Airways plc**  
**împotriva**  
**Comisiei Comunităților Europene**

„Concurență – Abuz de poziție dominantă – Competența Comisiei – Discriminare între companii aeriene – Piață sectorială și geografică pertinentă – Legătură între piețele sectoriale pretins afectate – Temeiul juridic al deciziei contestate – Existența poziției dominante – Exploatare abuzivă a poziției dominante – Proporționalitatea cuantumului amenzii”

**Cauza T-219/99**

În cauza T-219/99,

**British Airways plc**, cu sediul în Waterside (Regatul Unit), reprezentată de domnii W. Allan și O. Black, solicitors, domnul W. Wood și doamna H. Davies, barristers, cu domiciliul ales în Luxemburg,

reclamantă,

împotriva

**Comisiei Comunităților Europene**, reprezentată de domnul M. Erhart, în calitate de agent, asistat de domnul A. Barav, barrister, cu domiciliul ales în Luxemburg,

pârâtă,

susținută de

**Virgin Atlantic Airways Ltd**, cu sediul în Crawley (Regatul Unit), reprezentată de domnii P. Binetter, solicitor, N. Green și C. West, barristers,

intervenientă,

având ca obiect o cerere de anulare, în temeiul articolului 230 din Tratatul CE, a Deciziei 2000/74/CE a Comisiei din 14 iulie 1999 privind o procedură de aplicare a articolului 82 din Tratatul CE (IV/D-2/34.780 Virgin/British Airways) (JO 2000, L 30, p. 1),

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

---

\* Limba de procedură: engleza.

compusă din domnii B. Vesterdorf, președinte, M. Jaeger și H. Legal, judecători,

grefier: domnul J. Palacio González, administrator principal,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 26 februarie 2003,

pronunță prezenta

## **Hotărâre**

### **Faptele premergătoare litigiului**

1 Potrivit considerentului (2) al Deciziei 2000/74/CE a Comisiei din 14 iulie 1999 privind o procedură de aplicare a articolului 82 din Tratatul CE (IV/D-2/34.780 Virgin/British Airways) (JO 2000, L 30, p. 1, denumită în continuare „decizia atacată”) British Airways plc (denumită în continuare „BA”) este cea mai mare companie aeriană britanică. Aceasta exploatează o rețea de noduri aeriene centrată pe aeroporturile din regiunea Londra. În cursul perioadei relevante, rețeaua sa de legături regulate deservea cincisprezece destinații în Regatul Unit și 155 destinații internaționale în 72 de țări. În 1997, BA ocupa primul loc în lume după numărul de pasageri-kilometri transportați pe zborurile internaționale regulate și locul al nouălea după numărul de pasageri-kilometri transportați pe zborurile internaționale și locale regulate.

2 în cursul exercițiului financiar încheiat la 31 martie 1998, BA a realizat o cifră de afaceri consolidată de 8,642 miliarde lire sterline (GBP), din care a rezultat un profit net de 460 milioane GBP. În cursul aceluiași an, BA a angajat în medie 60 675 de persoane.

3 Virgin Atlantic Airways Ltd (denumită în continuare „Virgin”) este o întreprindere privată, constituită ca societate de drept englez, care operează servicii regulate de transport de pasageri pe un anumit număr de legături internaționale. În 1997, aceasta ocupa locul douăzeci și unu în lume în ceea ce privește numărul de pasageri-kilometri transportați pe zborurile internaționale regulate și locul treizeci și unu după numărul de pasageri-kilometri transportați pe zborurile internaționale și locale regulate. Virgin a realizat, în cursul exercițiului financiar încheiat la 30 aprilie 1998, o cifră de afaceri de aproximativ 942 milioane de GBP. Virgin avea circa 4 522 de angajați la sfârșitul anului 1997.

4 BA a încheiat cu agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit și acreditați de International Air Transport Association (IATA) acorduri care le ofereau dreptul la un comision standard de bază din vânzările de bilete de avion BA efectuate de acești agenți. Între 1976 și 1997, acest comision s-a ridicat la 9 % pentru vânzările de bilete internaționale și la 7,5 % pentru vânzările de bilete pentru zborurile interne.

5 Pe lângă acest sistem de comision de bază, BA a încheiat cu agenții de voiaj IATA acorduri care conțin trei sisteme distincte de stimulente financiare: „acorduri comerciale”, „acorduri globale” și, în cele din urmă, un „sistem de prime de rezultat”.

*Acorduri comerciale și acorduri globale*

6 Primul sistem de stimulente creat de BA era constituit din „acorduri comerciale”, care permiteau anumitor agenți de voiaj IATA stabiliți în Regatul Unit să primească plăți pe lângă comisionul de bază, și anume:

– o primă de rezultat, la care se adăugau anumite prime speciale, în funcție de volumul de tronsoane parcurse pe zborurile BA;

– sume dintr-un fond pe care agenții de voiaj trebuiau să-l aloce formării personalului acestora;

– sume acordate dintr-un fond de dezvoltare a afacerii constituit de BA pentru creșterea veniturilor acesteia și ale cărei resurse trebuiau să fie utilizate de fiecare agent pentru finanțarea acțiunilor promoționale în favoarea BA.

7 De asemenea, acordurile comerciale impuneau agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit obligația de a nu acorda BA un tratament mai puțin favorabil decât cel pe care îl acordau oricărei alte companii aeriene, în special în legătură cu prezentarea tarifelor, produselor, broșurilor și orarelor acesteia.

8 Aceste acorduri comerciale, încheiate pentru o durată de un an, erau în principiu rezervate agenților de voiaj IATA stabiliți în Regatul Unit și care realizau venituri anuale de peste 500 000 GBP din vânzările de bilete BA (denumite în continuare „venituri din zboruri”). Agenții care realizează venituri anuale din zboruri mai mari de 500 000 GBP, dar mai mici de 10 milioane de GBP, puteau să încheie un contract comercial standard. Agenții ale căror venituri din zboruri depășeau 10 milioane de GBP încheiau un acord comercial negociat în mod individual cu BA.

9 Prima de rezultat era calculată potrivit unui barem progresiv stabilit în funcție de creșterea veniturilor din zboruri BA realizate de un agent de voiaj. Pe lângă prima generală de rezultat, anumite legături ofereau dreptul la o primă de rezultat specială.

10 Plata primei de rezultat sau a primei speciale era subordonată creșterii vânzărilor de bilete BA de agenții de voiaj de la un an la altul. Deși niciuna dintre aceste prime nu a fost plătită, ca regulă generală, în temeiul tronsoanelor parcurse pe zborurile interne ale BA în Regatul Unit, aceste tronsoane erau luate în considerare pentru a stabili dacă obiectivele de vânzare au fost îndeplinite, întrucât acestea din urmă erau calculate în termeni de venituri globale din zboruri, incluzând zborurile lung curier, scurt curier și interne.

11 Pe lângă acordurile comerciale, BA a încheiat cu trei agenți de voiaj IATA un al doilea tip de acorduri de stimulare (denumite în continuare „acorduri globale”). Pentru sezonul de iarnă 1992/1993, BA a pus în aplicare programe globale de motivare cu trei agenți de voiaj prin care îi autoriza să primească comisioane suplimentare, calculate pe baza creșterii ponderii BA în vânzările acestora la nivel mondial.

12 La 9 iulie 1993, Virgin a sesizat Comisia cu o plângere privind, în special, acordurile comerciale.

13 Comisia a decis să inițieze o procedură față de acordurile comerciale încheiate de BA cu agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit și a adoptat o comunicare privind obiecțiunile a plângerilor împotriva acesteia, la 20 decembrie 1996. BA și-a prezentat observațiile orale în cursul unei ședințe care a avut loc la 12 noiembrie 1997.

#### *Noi sisteme de prime de rezultat*

14 La 17 noiembrie 1997, BA a adresat tuturor agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit o scrisoare în care prezenta modalitățile unui al treilea tip de acorduri de stimulare care constau într-un nou sistem de prime de rezultat, aplicabil de la 1 ianuarie 1998 (denumit în continuare „noul sistem de prime de rezultat”).

15 Pe lângă noul nivel al comisionului stabilit la 7 % aplicat tuturor biletelor vândute în Regatul Unit, fiecare agent putea să obțină un comision suplimentar de până la 3 % pentru biletele la zborurile internaționale și de până la 1 % pentru biletele la zborurile interne. Importanța elementului variabil suplimentar pentru biletele la zborurile interne și internaționale depindea de rezultatele obținute de agenți în vânzarea de bilete BA. Rezultatul agenților se măsura comparând veniturile totale din zboruri rezultate din vânzarea de bilete BA emise de agent în cursul unei luni calendaristice date cu veniturile din luna corespunzătoare din anul precedent.

16 În temeiul noului sistem de prime de rezultat, fiecare punct procentual de îmbunătățire a rezultatelor care depășește pragul de referință de 95 % s-ar traduce prin acordarea către agentul de voiaj a unui element variabil suplimentar de 0,1 % care constituie comisionul suplimentar la vânzarea biletelor internaționale și care se adaugă la comisionul de bază de 7 %. În ceea ce privește vânzarea de bilete pentru zboruri interne, elementul variabil era de 0,1 % pentru fiecare creștere de 3 % a vânzărilor peste pragul de referință de 95 %. Elementul variabil maxim pe care îl putea primi un agent de voiaj în cadrul noului sistem de prime de rezultat era de 3 % pentru biletele internaționale și de 1 % pentru biletele interne, atunci când nivelul de performanță era de cel puțin 125 % în cele două cazuri.

17 Astfel, atunci când un agent realiza un nivel de performanță, pentru o lună calendaristică dată, de 112 %, elementul variabil pentru biletele internaționale era de 1,7 %  $[(112 - 95) \times 0,1 \text{ \%}]$  din veniturile internaționale luate în considerare pentru calcularea primei pentru acea lună. Pe de altă parte, la același nivel de performanță, elementul variabil pentru biletele interne era de 0,5 %  $[(112 - 95) \times 0,1 \text{ \%}]$  din veniturile interne luate în considerare pentru calcularea primei pentru acea lună. Elementele variabile ale sistemului de prime de rezultat erau plătite în fiecare lună.

18 Noul sistem de prime de rezultat trebuia inițial să fie aplicabil până la 31 martie 1999. Pentru luna decembrie 1997, BA a creat un regim tranzitoriu constând în cumularea noului sistem de prime de rezultat cu comisioanele standard preexistente, de 9 și, respectiv, de 7,5 %, pentru biletele internaționale și interne. La 8 februarie 1999, BA a anunțat că acest sistem nu va fi reînnoit pentru exercițiul financiar 1999/2000.

19 La 9 ianuarie 1998, Virgin a depus o plângere suplimentară privind noul sistem de prime de rezultat al BA. La 12 martie 1998, Comisia a adoptat o comunicare privind obiecțiunile suplimentară împotriva acestui nou sistem.

## *Decizia Comisiei*

20 La 14 iulie 1999, în temeiul Regulamentului nr. 17 al Consiliului din 6 februarie 1962 primul regulament de aplicare a articolelor [81] și [82] din tratat (JO 1962, 13, p. 204, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 3), Comisia a adoptat decizia atacată, care reține că fiecare dintre legăturile aeriene deservite de BA de pe și către aeroporturile din Regatul Unit constituie în mod potențial o piață de servicii de transport aerian distinct [considerentul (80)] și că piața geografică în cauză pentru transportul aerian este piața britanică [considerentul (83)].

21 Potrivit considerentului (31) al deciziei atacate, agenții de voiaj oferă companiilor aeriene prestații care constau în promovarea serviciilor de transport aerian furnizate de companiile aeriene, pentru ajutarea călătorilor în alegerea serviciilor de transport corespunzătoare și în îndeplinirea sarcinilor administrative de emiteră a biletelor, de încasare a banilor plătiți de călător și de virare a acestora către compania aeriană. În schimbul acestor servicii, companiile aeriene plătesc agenților comisioane în funcție de vânzările de bilete realizate prin intermediul acestor agenți.

22 În continuare, Comisia consideră că BA este un cumpărător aflat într-o poziție dominantă pe piața britanică pentru servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, datorită, în special, procentului pe care vânzările de bilete BA îl reprezintă în totalul vânzărilor de bilete de avion realizate pe teritoriul Regatului Unit în cadrul sistemului de reglementare al IATA pentru agenții de voiaj [considerentele (90) și (91)].

23 La considerentele (29) și (30) ale deciziei atacate, Comisia precizează în acești termeni modalitățile acordurilor comerciale și ale noului sistem de prime de rezultat:

„(29) Sistemele de comisioane aplicabile agenților de voiaj care sunt descrise mai sus au o caracteristică importantă în comun. În cele două cazuri, realizarea obiectivelor de creștere a vânzărilor determină o creștere a comisionului plătit pentru toate biletele vândute de agentul de voiaj respectiv, iar nu numai pentru biletele vândute după realizarea obiectivelor de vânzări. În cadrul acordurilor comerciale, recompensa plătită agentului de voiaj pentru fiecare bilet crește pentru toate biletele vândute. În cadrul acordurilor comerciale, recompensa plătită agentului de voiaj pentru fiecare bilet crește pentru toate biletele vândute. În cadrul sistemului de prime de rezultat, procentajul de comision plătit crește pentru toate biletele vândute de agent. Acest lucru înseamnă că, atunci când un agent este pe punctul de a atinge unul dintre pragurile necesare pentru a beneficia de o creștere a procentului de comision, vânzarea câtorva bilete BA suplimentare poate avea efecte foarte pronunțate asupra cuantumului încasărilor pe care le percepe sub formă de comisioane. În schimb, un concurent al companiei BA care ar dori să acorde unui agent de voiaj un avantaj pentru a-l stimula să vândă biletele sale de avion în locul biletelor BA ar trebui, pentru a neutraliza acest efect, să ofere un procentaj de comision mult superior celui plătit de BA pentru toate biletele vândute de acest agent.

(30) Un exemplu ar fi util pentru ilustrarea acestui efect al sistemelor de comisioane ale BA. Să presupunem că un agent de voiaj realizează, în cursul unei luni din anul de referință, vânzări bilete internaționale în valoare de 100 000 lună. Dacă acesta vinde bilete internaționale în valoare de 100 000 [GBP] în cursul unei luni determinate, va primi comisionul de bază de 7 % și o primă de rezultat de 0,5 %  $[(100 \% - 95 \%) \times 0,1 \%)$ ], ceea ce

determină încasări totale, sub formă de comision pentru vânzările de bilete de avion internaționale, de 7 500 [GBP] [ $100\,000 \times (7\% + 0,5\%)$ ]. Dacă același agent ar consacra 1 % din vânzările sale de bilete internaționale unui concurent al companiei BA, prima sa de rezultat ar scădea la 0,4 % [ $(99\% - 95\%) \times 0,1\%$ ], iar acest procent redus ar fi aplicat tuturor vânzărilor sale de bilete BA. Încasările pe care le-ar percepe sub formă de comision pentru vânzarea de bilete internaționale BA ar scădea, așadar, la 7 326 [GBP] [ $99\,000 \times (7\% + 0,4\%)$ ]. O scădere de 1 000 [GBP] în vânzările de bilete internaționale BA face să scadă cu 174 [GBP] încasările percepute sub formă de comisioane. Procentul «marginal» de comision ar fi, așadar, de 17,4 %. În practică, aceasta înseamnă că un concurent al companiei BA capabil să ofere zboruri care înlocuiesc vânzările nerealizate de bilete BA în valoare de 1 000 [GBP] ar trebui să propună un comision de 17,4 % pentru aceste bilete pentru a despăgubi agentul de voiaj pentru pierderea de încasări [reprezentând comisioane neplătite de BA]. Chiar dacă și BA trebuie să acorde acest procent marginal ridicat pentru a majora vânzările sale de bilete, aceasta dispune de un avantaj în raport cu concurentul său, care trebuie să acorde acest procent de comision ridicat pentru toate vânzările sale [...]

Acest efect este amplificat dacă numărul de bilete în cauză reprezintă un procent mai scăzut din vânzările de referință de bilete BA realizate de agentul de voiaj. De asemenea, acest efect este amplificat și dacă agentul de voiaj câștigă nu numai comisioanele suplimentare în cadrul [noului] sistem de prime de rezultat, ci și prime în temeiul unui acord comercial.” [traducere neoficială] »

24 Comisia constată în decizia atacată că, prin aplicarea acordurilor comerciale și a noului sistem de prime de rezultat agenților de voiaj din sectorul transportului aerian stabiliți în Regatul Unit, BA a abuzat de poziția dominantă pe care o deține pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian [considerentul (96)].

25 Aplicarea de către BA a sistemelor de prime de rezultat agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit constituie un abuz de poziție dominantă prin faptul că această aplicare are ca efect, pe de o parte, încurajarea acestor agenți să-și mențină sau să-și crească vânzarea de bilete BA mai curând decât să-și vândă serviciile concurenților BA, aceste stimulente financiare nefiind dependente de volumul vânzărilor în cifre absolute de bilete BA realizate de acești agenți [considerentul (102)] și, pe de altă parte, impunerea pentru agenții în cauză de condiții inegale pentru prestații echivalente [considerentul (109)].

26 În fine, Comisia consideră că efectul comportamentului abuziv al BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian este de a distorsiona concurența între BA și celelalte companii aeriene de pe piața britanică a serviciilor de transport aerian [considerentele (103) și (111)].

27 Prin urmare, dispozitivul deciziei atacate este formulat în felul următor:

„Articolul 1

[BA] a încălcat articolul 82 [CE] prin aplicarea sistemelor și a altor stimulente agenților de voiaj de la care cumpără servicii specifice prestate în sectorul transportului aerian în Regatul Unit, aceste sisteme și aceste stimulente având ca obiect și ca efect, prin recompensarea

fidelității agenților de voiaj și prin realizarea unei discriminări între agenții de voiaj, eliminarea concurenților companiei BA de pe piețele britanice ale transportului aerian.

## Articolul 2

Se aplică [BA] o amendă de 6,8 milioane de euro pentru încălcările constatate la articolul 1.

[...]”

## Procedura

28 Prin cererea depusă la grefa Tribunalului la 1 octombrie 1996, BA a introdus o acțiune în anulare a deciziei atacate, care i-a fost notificată la 27 iulie 1999.

29 Prin actul depus la 10 aprilie 2000, Virgin a solicitat să intervină în prezenta procedură în sprijinul concluziilor Comisiei.

30 Prin actul depus la grefa Tribunalului la 25 aprilie 2000, Air France a solicitat de asemenea să intervină în prezenta procedură, în sprijinul concluziilor în anulare ale BA, susținând că soluționarea prezentului litigiu ar avea un impact asupra poziției pe care Comisia va fi chemată să o adopte în cadrul unei proceduri orientate împotriva sistemelor de stimulente comerciale aplicate de Air France agenților de voiaj.

31 Prin ordonanța din 9 februarie 2001, a fost acceptată cererea de intervenție a Virgin precum și cererea BA privind tratamentul confidențial, față de Virgin, al anumitor documente.

32 În schimb, cererea de intervenție a Air France a fost respinsă pe motiv că nu prezintă interes pentru soluționarea prezentului litigiu, întrucât eventuala incidență a hotărârii asupra unei decizii atacate pe care Comisia ar putea să o adopte față de Air France nu ține de obiectul prezentei proceduri.

33 Prin hotărârea Tribunalului, judecătorul raportor a fost repartizat la Camera întâi, căreia, prin urmare, i-a fost atribuită cauza.

34 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera întâi) a hotărât să deschidă procedura orală. În cadrul măsurilor de organizare a procedurii, acesta a invitat BA și Comisia să răspundă la anumite întrebări. BA și Comisia s-au conformat acestor cereri în termenele stabilite.

35 În ședința din 26 februarie 2003, au fost ascultate susținerile orale ale părților și răspunsurile acestora la întrebările orale ale Tribunalului.

## Concluziile părților

36 Reclamanta solicită Tribunalului:

- să anuleze în totalitate decizia atacată;
- să oblige Comisia la plata cheltuielilor de judecată.

37 Comisia, susținută de Virgin, concluzionează că Tribunalul trebuie:

- să respingă acțiunea;
- să oblige reclamanta la plata cheltuielilor de judecată.

### **În drept**

38 În sprijinul acțiunii sale, BA invocă opt motive prin care susține lipsa de competență a Comisiei, respectiv încălcarea principiului nediscriminării, definierea eronată a pieței sectoriale și a celei geografice, lipsa unei legături suficient de strânse între piețele sectoriale pretins afectate, adoptarea deciziei atacate pe un temei juridic eronat, inexistența unei poziții dominante, lipsa abuzului de poziție dominantă și, în fine, caracterul excesiv al amenzii.

*Cu privire la primul motiv, întemeiat pe lipsa de competență a Comisiei*

#### Argumentele părților

39 BA susține că prin adoptarea deciziei atacate la 14 iulie 1999 Comisia și-a depășit competența, întrucât toți membrii acesteia, care au demisionat la 16 martie 1999 pentru a preveni o moțiune de cenzură a Parlamentului, erau abilitați să se ocupe doar de problemele curente, în sensul articolului 201 din Tratatul CE, aplicabil prin analogie până la numirea membrilor noii Comisii, la 15 septembrie 1999.

40 Rațiunile care motivează limitarea activităților Comisiei prevăzută la articolul 201 din Tratatul CE, dintre care principalul constă în a atribui Parlamentului puterea constituțională de a retrage Comisiei mandatul politic, sunt cel puțin la fel de valide atunci când demisia Comisiei ca organism este voluntară, ca în speță, ca și atunci când aceasta este rezultatul unei moțiuni de cenzură a Parlamentului.

41 Spre deosebire de menținerea în funcții a membrilor Comisiei până la înlocuirea acestora, prevăzută de articolul 215 paragraful al patrulea din Tratatul CE, care se ocupă de locurile vacante care apar în cadrul unei Comisii care continuă să-și exercite mandatul pentru care a fost numită, noțiunea de „probleme curente” pe care membrii Comisiei continuă să le rezolve în temeiul articolului 201 al doilea paragraf CE din Tratatul CE ar include numai activitățile zilnice ale Comisiei. Aceasta exclude inițiative politice noi precum decizia atacată, căreia Comisia intenționa în mod clar să-i confere valoarea unui precedent aplicabil companiilor aeriene care ocupă pe piață o poziție similară celei a BA.

42 Chiar dacă era aplicabil, articolul 215 din Tratatul CE nu ar fi autorizat Comisia să adopte decizia atacată. La primul paragraf, această dispoziție prevede că funcțiile unui membru al



Comisiei se încheie împreună cu demisia acestuia. Termenul „funcții” se referă la o decizie care reglementează, precum în speță, aplicarea articolului 82 din Tratatul CE, astfel cum subliniază articolul 213 alineatul (2) din Tratatul CE, potrivit căruia membrii Comisiei își exercită funcțiile în deplină independență.

43 Comisia susține că, în lipsa unei moțiuni de cenzură a Parlamentului, articolul 201 din Tratatul CE nu se aplică, chiar și prin analogie, demisiei, chiar simultane, a tuturor membrilor Comisiei, un asemenea caz fiind reglementat de articolul 215 din Tratatul CE.

44 Întrucât această din urmă dispoziție nu impune nicio restricție atribuțiilor acestora, membrii Comisiei sunt abilitați din punct de vedere juridic și obligați să-și exercite atribuțiile care le sunt conferite de tratat până la numirea succesorilor acestora.

45 În orice caz, decizia atacată nu ar constitui o inițiativă politică nouă și se înscrie în problemele curente ale Comisiei.

#### Aprecierea Tribunalului

46 Articolul 201 din Tratatul CE este formulat după cum urmează:

„Parlamentul European, sesizat printr-o moțiune de cenzură privind activitatea Comisiei, se poate pronunța asupra acestei moțiuni numai după cel puțin trei zile de la depunerea acesteia și numai prin vot deschis.

În cazul în care moțiunea de cenzură se adoptă cu o majoritate de două treimi din voturile exprimate și de majoritatea membrilor Parlamentului European, membrii Comisiei trebuie să renunțe colectiv la funcțiile lor. Aceștia continuă să rezolve problemele curente până la înlocuirea lor în conformitate cu articolul 214. În acest caz, mandatul membrilor Comisiei numiți pentru a-i înlocui expiră la data la care ar fi trebuit să expire mandatul membrilor Comisiei obligați să renunțe colectiv la funcțiile lor”. [traducere neoficială]

47 De altfel, articolul 215 din Tratatul CE prevede:

„În afară de înlocuirea ordinară și de deces, funcțiile membrilor Comisiei încetează în mod individual prin demisie sau prin destituire.

Membrul care a demisionat este înlocuit pentru restul mandatului de către un nou membru numit de comun acord de guvernele statelor membre. Consiliul, hotărând în unanimitate, poate decide că nu este cazul ca o astfel de înlocuire să aibă loc.

În caz de demisie sau de deces, președintele este înlocuit pentru restul mandatului. Pentru înlocuirea acestuia se aplică procedura prevăzută la articolul 214 alineatul (2).

Cu excepția cazului de demitere, prevăzut la articolul 216, membrii Comisiei rămân în funcție până când sunt înlocuiți.”

48 Prin scrisoarea din 16 martie 1999, președintele Comisiei, domnul Santer, a informat președintele conferinței reprezentanților guvernelor statelor membre despre decizia membrilor Comisiei de a demisiona colectiv și de a-și depune mandatul la guvernele statelor membre. În această scrisoare, președintele și membrii Comisiei declară că, în special în temeiul articolului 215 al patrulea paragraf din Tratatul CE, își îndeplinesc funcțiile până când sunt înlocuiți potrivit procedurilor prevăzute de tratate.

49 Prin declarația din 22 martie 1999, Consiliul, considerând necesar să numească o nouă Comisie cât mai repede cu putință, a dorit ca membrii Comisiei să continue să-și îndeplinească funcțiile conform tratatelor.

50 Rezultă din articolul 201 din Tratatul CE că nu se poate considera că membrii Comisiei au fost „obligați să renunțe colectiv la funcțiile lor”, în sensul celui de-al doilea paragraf ultima teză din acest articol, cu excepția cazului în care Parlamentul a adoptat în prealabil o moțiune de cenzură, în condițiile definite de acest text.

51 În lipsa unei asemenea moțiuni, precum în speță, demisiile individuale, chiar simultane, ale tuturor membrilor Comisiei constituie un caz care un intră în prevederile articolului 201 din Tratatul CE.

52 Faptul că membrii Comisiei au putut să-și recunoască răspunderea politică demisionând colectiv nu are, în drept, nicio relevanță în această privință. În cadrul sistemului competențelor Comunității, alegerea temeiului juridic al unui act nu poate depinde numai de convingerile unei instituții, ci trebuie să se bazeze pe elemente obiective care pot face obiectul unui control jurisdicțional (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 26 martie 1987, Comisia/Consiliul, 45/86, Rec., p. 1493, punctul 11).

53 Prin urmare, trebuie considerat că funcțiile membrilor Comisiei interesați au încetat prin demisia individuală a acestora, în sensul articolului 215 primul paragraf din Tratatul CE, simultaneitatea acestor demisii individuale neputând să pună la îndoială caracterul voluntar al fiecăreia dintre ele.

54 În plus, astfel cum rezultă din trimiterile acesteia, Decizia 1999/627/CE, CECA, Euratom a reprezentanților guvernelor statelor membre ale Comunităților Europene din 15 septembrie 1999 privind numirea președintelui și a membrilor Comisiei Comunităților Europene (JO L 248, p. 30) este întemeiată în special pe articolul 215 din Tratatul CE.

55 Precizând la articolul 215 primul paragraf din Tratatul CE că funcțiile unui membru al Comisiei se încheie împreună cu demisia acestuia, autorii tratatului au intenționat doar să definească cauzele juridice ale încetării funcțiilor membrilor Comisiei în cursul mandatului acestora, fără a dori prin aceasta să le interzică membrilor care au demisionat să-și exercite atribuțiile normale până când demisia acestora își produce efectul la data înlocuirii efective a acestora.

56 Rezultă că membrii în cauză rămân „în funcție până sunt înlocuiți”, la 15 septembrie 1999, astfel cum prevede articolul 215 al patrulea paragraf din Tratatul CE. Prin urmare, aceștia și-au păstrat, până la această dată, toate competențele.

57 Comisia a adoptat așadar decizia atacată, la 14 iulie 1999, fără a-și depăși competența.

58 Prin urmare, este necesar să se respingă primul motiv.

*Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului nediscriminării*

Argumentele părților

59 BA reproșează Comisiei că a încălcat principiul nediscriminării și că a plasat-o într-o situație concurențială nefavorabilă interzicându-i, în decizia atacată, să aplice sisteme de prime de rezultat agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit, fără a adopta o decizie similară față de alte companii aeriene care dețin o poziție cel puțin la fel de puternică precum cea atribuită BA de Comisie și aplicând aceleași sisteme de stimulente financiare.

60 Caracterul anterior al plângerii făcute de Virgin nu ar justifica adoptarea unei decizii de a iniția o procedură de încălcare doar împotriva BA. Puterea discreționară de care dispune Comisia de a își aloca resursele cauzelor în desfășurare nu trebuie să autorizeze o discriminare, în special atunci când aceasta produce ea însăși efecte anticoncurențiale în detrimentul întreprinderii urmărite.

61 Comisia nu consideră deloc discriminatorie adoptarea deciziei atacate după șase ani de la depunerea plângerii de către Virgin. Aceasta consideră că dispune de o putere de apreciere pentru a atribui cauzelor cu care este sesizată, în funcție de interesul comunitar al acestora, grade diferite de prioritate (Hotărârea Tribunalului din 18 septembrie 1992, Automec/Comisia, T-24/90, Rec., p. II-2223, punctul 77).

62 Potrivit comunicatului de presă privind „principiile care reglementează comisioanele agenților de voiaj”, publicat în ziua adoptării deciziei atacate, aceasta din urmă ar constitui o primă etapă în reglementarea comisioanelor plătite de companiile aeriene agenților de voiaj. Principiile stabilite în acest comunicat oferă de asemenea indicații clare pentru orice altă companie aeriană aflată într-o situație similară celei a BA, iar Comisia ar trebui să ia toate măsurile necesare pentru a veghea la respectarea acestor principii de către celelalte companii aeriene aflate în situații echivalente.

63 Decizia atacată nu ar produce efecte negative pentru BA pe alte piețe geografice decât piața britanică. Deși pe celelalte piețe nu ocupă o poziție dominantă, BA ar putea recurge la sisteme de stimulente pentru a le contracara pe cele utilizate de o întreprindere concurentă.

64 Mai mult, oferta care vine de la alte companii aeriene care aplică, pe teritoriul Regatului Unit, diferite sisteme de prime agenților de voiaj din sectorul transportului aerian nu ar avea nicio incidență asupra deciziei atacate. Aceasta din urmă s-ar referi la BA în calitate de întreprindere dominantă pe piața britanică de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, dată fiind responsabilitatea specială care îi revine în această calitate.

Aprecierea Tribunalului

65 Pentru a se putea reproșa Comisiei că a comis o discriminare, este necesar ca aceasta să fi tratat în mod diferit situații asemănătoare, implicând un dezavantaj pentru anumiți operatori în raport cu alții, fără ca această diferență de tratament să fie justificată de existența unor diferențe obiective semnificative (Hotărârea Tribunalului din 7 iulie 1999, *Wirtschaftsvereinigung Stahl/Comisia*, T-106/96, Rec., p. II-2155, punctul 103).

66 Faptul că un operator care s-ar fi aflat într-o situație asemănătoare cu cea a reclamantului nu a făcut obiectul constatării unei încălcări din partea Comisiei nu poate în niciun caz să permită anularea încălcării stabilite împotriva reclamantului respectiv, în condițiile în care aceasta a fost stabilită în mod corect (Hotărârea Curții din 31 martie 1993, *Ahlström și alții/Comisia*, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 și C-125/85 – C-129/85, Rec., p. I-1307, punctul 146).

67 În plus, motivul este întemeiat pe simpla presupunere, nesuținută de dovezi, că sistemele de stimulente financiare pe care companiile aeriene, concurente ale BA, le-ar aplica agenților de voiaj ar fi ilegale în temeiul articolelor 81 și 82 din Tratatul CE.

68 În plus, făcând abstracție de faptul că decizia atacată este ulterioară plângerii introduse de Virgin împotriva BA în 1993, Comisia este îndreptățită, pentru a veghea în mod eficient la aplicarea normelor comunitare în domeniul concurenței, să acorde, ca în speță, grade de prioritate diferite plângerilor cu care este sesizată (Hotărârea Curții din 4 martie 1999, *Ufex și alții/Comisia*, C-119/97 P, Rec., p. I-1341, punctul 88), în funcție de interesul comunitar al acestora, măsurat în raport cu circumstanțele din fiecare caz și, în special, cu elementele de fapt și de drept care îi sunt prezentate (Hotărârea *Automec/Comisia*, citată la punctul 61 de mai sus, punctul 86).

69 În această privință, Comisia este obligată să aprecieze în fiecare speță gravitatea pretinselor restricții de concurență (Hotărârea Tribunalului din 13 decembrie 1999, *SGA/Comisia*, T-189/95, T-39/96 și T-123/96, Rec., p. II-3587, punctul 53) și, precum în prezenta speță, momentul în care a fost sesizată cu plângerea. Este într-adevăr sarcina Comisiei să își finalizeze procedurile de investigare într-un termen rezonabil (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Tribunalului din 22 octombrie 1997, *SCK și FNK/Comisia*, T-213/95 și T-18/96, Rec., p. II-1739, punctele 55 și 56).

70 Atunci când aceasta este confruntată, precum în speță, cu o situație în care numeroase elemente dau naștere unei suspiciuni de comportament contrar dreptului concurenței din partea mai multor întreprinderi mari care aparțin aceluiași sector economic, Comisia este abilitată să își concentreze eforturile asupra uneia dintre întreprinderile în cauză, invitând în același timp operatorii economici care pretind că au suferit daune în urma eventualului comportament anti-concurențial al altor întreprinderi să sesizeze autoritățile naționale (a se vedea, în acest sens, Hotărârea *SGA/Comisia*, citată la punctul 69 de mai sus, punctul 59).

71 În cele din urmă, Comisia a afirmat în ședință, fără a fi contrazisă cu privire la acest punct de BA, că a inițiat proceduri de investigare împotriva a opt companii aeriene, în urma plângerilor depuse de BA în iunie și în septembrie 1998, și a informat BA, prin scrisoarea din 6 februarie 2003, de intenția de a pune capăt acestor proceduri.

72 Prin urmare, este sarcina BA, dacă aceasta consideră că este întemeiat, să-și prezinte observațiile în această privință Comisiei și să conteste o eventuală decizie a Comisiei de a nu admite plângerile acesteia.

73 Al doilea motiv nu poate fi așadar acceptat.

*Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe definirea eronată a pieței sectoriale și a celei geografice pertinente*

74 Astfel cum rezultă din decizia atacată (a se vedea punctul 22 de mai sus), Comisia a estimat că, pentru a stabili poziția dominantă a BA, piața pertinentă era piața britanică de servicii aeriene a agențiilor de voiaj.

Argumentele părților

75 BA contestă această analiză a Comisiei și susține că, chiar presupunând că există, piața serviciilor furnizate companiilor aeriene de agenții de voiaj nu poate constitui, în circumstanțele din speță, piața sectorială în cauză.

76 Comisia a imputat restricțiile de concurență din sistemele de prime de rezultat aflate în litigiu poziției pe care o deține BA în calitatea acesteia de cumpărător de servicii furnizate de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit. Făcând acest lucru, Comisia s-a îndepărtat, pe de o parte, de metoda obișnuită a acesteia de definire a pieței în cauză, aducând în acest fel atingere constatării unei poziții dominante și a unui abuz și, pe de altă parte, de Comunicarea privind definiția pieței în cauză în sensul dreptului comunitar al concurenței (JO 1997, C 372, p. 5, Ediție specială, 08/vol. 3, pag. 60).

77 Agenții de voiaj ar reprezenta un canal de distribuție care permite companiilor aeriene să vândă locuri la zborurile acestora și care asigură o funcție de comerciant cu amănuntul. Or, pe piețele produselor de marcă, natura concurenței este apreciată reținând drept pertinente piețele produselor în cauză, și nu cele ale achiziționării de servicii de vânzare cu amănuntul furnizate de punctele de vânzare utilizate de producători pentru a-și comercializa produsele.

78 Poziția BA în raport cu agenții de voiaj nu constituie o abordare bună pentru a aprecia puterea acesteia pe piață. În vederea definirii pieței sectoriale în cauză, pentru a aprecia efectele asupra concurenței ale avantajelor financiare acordate agenților de voiaj, trebuie stabilit dacă un furnizor unic de servicii de transport aerian pe o anumită linie își poate majora în mod profitabil prețurile.

79 Astfel cum admite Comisia la considerentele (80) și (81) ale deciziei atacate, răspunsul depinde de măsura în care călătorii care doresc să zboare pe o anumită linie consideră că alte linii sunt înlocuitori eficienți. Comisia adoptă această abordare atunci când examinează transportul aerian de persoane către și dinspre Regatul Unit, dar susține în continuare în mod eronat că există o piață distinctă a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

80 BA susține că, în viziunea Comisiei, dacă piața serviciilor de distribuire a biletelor de avion asigurate de agenții de voiaj s-ar diminua până când ar deveni ne semnificativă, aceasta ar rămâne piața relevantă. Or, potrivit BA, celelalte forme de distribuire se opun concluziei că o companie aeriană are putere pe această piață chiar dacă aceasta deține o parte preponderentă din distribuția de bilete prin intermediul agenților.

81 În plus, dacă ar exista patru seturi de destinații (Statele Unite, Europa, Africa și Extremul Orient) și un singur furnizor de servicii de transport aerian pentru fiecare dintre acestea, fiecare companie aeriană ar fi în măsură să exercite o putere importantă pe propriile linii, fără a suferi presiunea altor companii. Or, potrivit analizei Comisiei, niciuna dintre aceste companii nu se găsea în mod necesar în poziție dominantă pentru achiziționarea de servicii ale agenților de voiaj, având în vedere că fiecare dintre acestea reprezenta numai 25 % din achiziția acestor servicii.

82 În fine, o companie aeriană care nu deține o poziție dominantă pe piața de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, dar care este singura care operează pe o anumită rută sau pe un mic ansamblu de linii, ar putea acționa în mod complet independent de concurenței și agenții acesteia pe aceste linii. Cu toate acestea, potrivit analizei Comisiei, această situație nu este reglementată de articolul 82 din Tratatul CE.

83 BA adaugă faptul că, chiar dacă serviciile agenților de voiaj din sectorul transportului aerian ar constitui piața sectorială în cauză, piața geografică pertinentă ar fi mai extinsă decât teritoriul Regatului Unit. Un număr mare dintre agenții de voiaj importanți operează în mai multe țări. În plus, agenții de voiaj lucrează din ce în ce mai mult cu companiile aeriene la nivel internațional, după cum demonstrează acordurile internaționale încheiate de BA cu anumite agenții.

84 Comisia amintește că, potrivit considerentului (31) al deciziei atacate, agenții de voiaj acționează în numele companiilor aeriene, în calitate de intermediari independenți care efectuează o activitate autonomă de prestări de servicii (Hotărârea Curții din 1 octombrie 1987, VVR, 311/85, Rec., p. 3801, punctul 20).

85 Serviciile agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, remunerate de companiile aeriene sub forma unui comision întemeiat pe vânzările de bilete ale acestora din urmă, constau în a face publicitate în favoarea companiilor aeriene cocontractante, în a ajuta călătorii să aleagă companiile și zborurile corespunzătoare, în emiterea de bilete, în încasarea banilor de la călători și vărsarea acestora către companiile aeriene.

86 Nimic nu împiedică constatarea unui abuz de poziție dominantă comis de un cumpărător dominant, care este reglementat de dreptul comunitar al concurenței.

87 Comisia amintește faptul că a clasificat drept piață distinctă serviciile agenților de voiaj din sectorul transportului aerian [Decizia 91/480/CEE a Comisiei din 30 iulie 1991 privind o procedură de aplicare a articolului [81] din tratat (Cauza nr. IV/32.659 – IATA Passenger Agency Programme) (JO L 258, p. 18)], precum și alte piețe legate de călătoriile aeriene, cum ar fi sistemele informatizate de rezervare a călătoriilor aeriene [Decizia 88/589/CEE a Comisiei din 4 noiembrie 1988 privind o procedură de aplicare a articolului [82] din tratat (IV/32.318, London European – SABENA) (JO L 317, p. 47)].

88 În fine, limitarea pieței geografice în cauză la Regatul Unit ar fi justificată de diferitele elemente de localizare a activităților în cauză pe teritoriul britanic. În special, clienții își

rezervă în mod normal biletele în țările acestora de reședință și relațiile între agenții de voiaj și companiile aeriene se stabilesc în funcție de țară.

#### Aprecierea Tribunalului

89 Comisia a considerat în decizia atacată că piața sectorială care trebuie luată în considerare pentru a stabili poziția dominantă a BA conține serviciile pe care companiile aeriene le achiziționează de la agenții de voiaj pentru comercializarea și distribuirea biletelor de avion ale companiilor [considerentul (72)]. În opinia Comisiei, această practică a companiilor aeriene are ca efect crearea unei piețe de servicii aeriene a agenților de voiaj diferită de piețele transportului aerian.

90 Comisia a estimat, de asemenea, că piața geografică pertinentă era în speță teritoriul Regatului Unit, dată fiind dimensiunea națională pe care o avea activitatea agenților de voiaj.

91 Trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante (Hotărârea Curții din 9 noiembrie 1983, Michelin/Comisia, 322/81, Rec., p. 3461, punctul 37; Hotărârea Tribunalului din 30 martie 2000, Kish Glass/Comisia, T-65/96, Rec., p. II-1885, punctul 62, confirmată în recurs de ordonanța Curții din 18 octombrie 2001, Kish Glass/Comisia, C-241/00 P, Rec., p. I-7759), în scopul examinării eventualei poziții dominante a unei întreprinderi pe o anumită piață sectorială, posibilitățile de concurență trebuie să fie apreciate în cadrul pieței care reunește toate produsele sau serviciile care, în funcție de caracteristicile lor, sunt în mod deosebit capabile să îndeplinească nevoi constante și sunt interschimbabile numai în mod limitat cu alte produse sau servicii. În plus, având în vedere că stabilirea pieței în cauză servește pentru a evalua dacă întreprinderea în cauză are posibilitatea de a împiedica menținerea unei concurențe efective și de a se comporta, într-o mare măsură, independent de concurenții săi și, în speță, de prestatorii săi de servicii, nu trebuie să se limiteze, în acest scop, numai la examinarea caracteristicilor obiective ale serviciilor în cauză, ci, de asemenea, trebuie să ia în considerare condițiile de concurență și structura cererii și a ofertei de pe piață.

92 Din înregistrările BA se deduce că aceasta admite existența unei piețe autonome a serviciilor agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, deoarece afirmă, la punctul 11.34 din cerere, că agenții de voiaj operează pe o piață competitivă, concurând între ei pentru a furniza cel mai bun serviciu posibil clienților acestora.

93 În această privință, deși agenții de voiaj acționează în numele companiilor aeriene, care își asumă toate riscurile și avantajele legate serviciul de transport și care încheie contractele de transport în mod direct cu călătorii, aceștia sunt, cu toate acestea, intermediari independenți care exercită o activitate autonomă de prestări de servicii (a se vedea, în acest sens, Hotărârea VVR, citată la punctul 84 de mai sus, punctul 20).

94 După cum subliniază Comisia la considerentul (31) al deciziei atacate, această activitate specifică a agenților de voiaj constă, pe de o parte, în consilierea potențialilor călători, în rezervarea și emiterea biletelor de avion, în încasarea prețului transportului și vărsarea acestuia către companiile aeriene și, pe de altă parte, în asigurarea serviciilor de publicitate și de promovare comercială pentru aceste companii.

95 În această privință, BA susține că agenții de voiaj sunt și rămân pentru companiile aeriene, cel puțin pe termen scurt, un canal de distribuție vital care le permite să vândă în mod eficient locuri la zborurile pe care le propun și că există o dependență reciprocă între agenții de voiaj și companiile aeriene care nu sunt, ele singure, în măsură să-și comercializeze în mod util serviciile de transport aerian.

96 Astfel cum BA a afirmat deja, agenții de voiaj oferă o gamă mai mare de legături aeriene, de ore de plecare și de sosire decât ar putea orice companie aeriană. Agenții de voiaj filtrează informațiile privind diferitele zboruri în favoarea călătorilor confrunțați cu creșterea diferitelor structuri de tarife de transport aerian, care rezultă din sistemele de stabilire a prețurilor în timp real practicate de companiile aeriene.

97 BA a recunoscut de altminteri că rolul pe care îl joacă agenții de voiaj în distribuția de bilete de avion explică de ce companiile aeriene caută să le ofere avantaje pentru ca aceștia să vândă locuri la zborurile acestor companii. În acest fel, caracterul unic al serviciilor pe care agenții de voiaj le oferă companiilor aeriene este atestat de toate sumele pe care acestea din urmă le acordă agenților.

98 BA a subliniat, în fine, că agenții de voiaj importanți negociază individual acorduri de distribuire de bilete de avion și, prin urmare, sunt în măsură să pună în concurență companiile aeriene.

99 Această specificitate a serviciilor oferite companiilor aeriene de agenții de voiaj, fără vreo posibilitate serioasă din partea companiilor aeriene de a se substitui agenților pentru a efectua ele însele aceleași servicii, este coroborată cu faptul că, în perioada faptelor reproșate, biletele de avion vândute pe teritoriul Regatului Unit erau comercializate în proporție de 85 % prin intermediul agenților de voiaj.

100 Trebuie așadar să se considere că serviciile agenților de voiaj din sectorul transportului aerian reprezintă o activitate economică căreia, în perioada deciziei atacate, companiile aeriene nu puteau să-i substituie o altă formă de distribuire a biletelor acestora și că, prin urmare, acestea constituie o piață de servicii distinctă de cea a transportului aerian.

101 În ceea ce privește faptul că restricțiile de concurență pe care Comisia le impută sistemelor de prime de rezultat ale BA rezultă din poziția deținută de BA nu în calitate de furnizor, ci în calitate de cumpărător de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, acest lucru este lipsit de relevanță în ceea ce privește definiția pieței în cauză. Articolul 82 din Tratatul CE se aplică într-adevăr atât întreprinderilor a căror eventuală poziție dominantă este constatată în raport cu furnizorii acestora, precum în speță, cât și celor care se pot găsi în aceeași poziție față de clienți.

102 De altminteri, BA a admis ea însăși în ședință că este posibil atât pentru un vânzător, cât și pentru un cumpărător să dețină o poziție dominantă în sensul articolului 82 din Tratatul CE.

103 Rezultă că BA nu poate susține în mod valabil că, în vederea definirii pieței sectoriale în cauză, pentru a aprecia efectele asupra concurenței ale avantajelor financiare pe care le acordă agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit, trebuie stabilit dacă un furnizor unic de servicii de transport aerian pe o anumită linie își poate majora în mod profitabil prețurile.

104 Un asemenea parametru, care eventual poate fi pertinent față de fiecare linie aeriană, nu este de natură să permită măsurarea puterii economice de care dispune BA, nu în calitate de prestator de servicii de transport aerian, ci în calitate de cumpărător de servicii ale agenților de voiaj, pe toate liniile dinspre și către aeroporturile britanice, față de toate celelalte companii aeriene privite în aceeași calitate de cumpărători de servicii aeriene ale agenților de voiaj, pe de o parte și față de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit, pe de altă parte.



105 Prin urmare, obiecțiile formulate de BA împotriva pertinentei pieței sectoriale adoptate de Comisie și întemeiate pe eventuala marginalizare a distribuirii biletelor de avion prin intermediul agenților de voiaj, pe specializarea exclusivă a companiilor aeriene pe destinații geografice și pe comportamentul independent al unei eventuale companii aeriene într-o situație de monopol pe anumite linii sunt lipsite de incidență.

106 Aceste argumente sunt întemeiate pe situații ipotetice sau străine de condițiile de concurență care există pe piața sectorială în cauză constituită din serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian atât între agenții prestatori, cât și între companiile aeriene care beneficiază de aceste servicii.

107 Prin urmare, fără a face o eroare de apreciere, Comisia a clasificat drept pertinentă piața sectorială a serviciilor furnizate de agenții de voiaj în favoarea companiilor aeriene, pentru a stabili dacă BA deține o poziție dominantă pe această piață în calitate de solicitant al acestor servicii.

108 În ceea ce privește piața geografică ce trebuie luată în considerare, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că poate fi definită ca teritoriul pe care toți operatorii economici se găsesc în condiții de concurență similare sau suficient de omogene, în ceea ce privește tocmai produsele sau serviciile în cauză, fără a fi necesar ca aceste condiții să fie perfect omogene (Hotărârea Tribunalului din 6 octombrie 1994, Tetra Pak/Comisia, T-83/91, Rec., p. II-755, punctul 91, confirmată în recurs de Hotărârea Curții din 14 noiembrie 1996, Tetra Pak/Comisia, C-333/94 P, Rec., p. I-5951).

109 Or, nu poate fi contestat faptul că, în marea lor majoritate, călătorii își rezervă biletele de avion în țara de reședință. Deși BA a susținut că nu toate biletele vândute de agenții de voiaj în Regatul Unit sunt vândute în mod obligatoriu rezidenților din această țară, aceasta a recunoscut că tranzacțiile care au loc în afara Regatului Unit nu puteau să fie cuantificate.

110 În plus, astfel cum a indicat Comisia la considerentul (83) al deciziei atacate, fără ca acest lucru să fie contestat de BA, normele IATA privind ordinea de utilizare a cupoanelor la biletele de avion împiedică utilizarea biletelor vândute în afara teritoriului Regatului Unit pentru zboruri care pleacă de pe aeroporturi britanice.

111 Întrucât distribuirea biletelor de transport aerian are loc la nivel național, rezultă că serviciile de distribuire a acestor bilete la nivel național sunt cumpărate în mod obișnuit de companiile aeriene, după cum arată convențiile semnate în acest scop de BA cu agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit.

112 Nu a fost pusă la îndoială nici structurarea serviciilor comerciale la nivel național de companiile aeriene și nici faptul că prelucrarea biletelor de avion de către agenții de voiaj este efectuată în cadrul planurilor naționale de reglementare bancară a IATA și, în cazul din speță, prin intermediul planului de reglementare bancară pentru Regatul Unit (Billing and Settlement Plan for the United Kingdom, denumit în continuare „BSPUK”).

113 În plus, BA nu a contestat afirmația Comisiei potrivit căreia BA își aplică sistemele de prime de rezultat agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit în mod uniform pe tot teritoriul acestui stat membru.

114 BA nu a contestat nici faptul că stimulentele financiare aflate în litigiu se aplică numai vânzărilor de bilete BA realizate în Regatul Unit, chiar dacă aceste stimulente sunt incluse în convenții încheiate cu agenți de voiaj ale căror activități se desfășoară în mai multe state membre.

115 Contrar celor susținute de BA, încheierea de către BA de acorduri globale cu anumiți agenți de voiaj nu este de natură să stabilească că aceștia au din ce în ce mai mult relații la scară internațională cu companiile aeriene. Astfel cum rezultă din considerentul (20) al deciziei atacate, pe care BA nu a contestat-o, aceste acorduri globale au fost semnate numai cu trei agenți de voiaj și numai pentru sezonul de iarnă 1992/1993. Aceste acorduri au fost doar adăugate la acordurile locale încheiate în țările în cauză.

116 Prin urmare, Comisia nu a reținut în mod eronat drept piață geografică relevantă piața Regatului Unit, pentru a demonstra deținerea unei poziții dominante de către BA în calitatea acesteia de cumpărător de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian furnizate de agenții stabiliți în Regatul Unit.

117 Rezultă că motivul întemeiat pe definirea eronată a pieței sectoriale și geografice pertinente nu poate fi acceptat.

*Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe lipsa unei legături suficient de strânse între piețele sectoriale afectate*

118 În decizia atacată, Comisia a constatat existența efectelor practicilor aflate în litigiu pe mai multe piețe. Astfel cum rezultă în special din considerentele (111) și (112) ale deciziei atacate, Comisia a considerat că sistemele de prime de rezultat aplicate de BA dau naștere, pe piața britanică a serviciilor agenților aeriene de voiaj, la o discriminare între agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit și au tendința, pe de o parte, să reducă cantitatea de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian furnizate altor companii și, pe de altă parte, să condiționeze prestarea acestor servicii de niște condiții mai puțin favorabile. Acest comportament abuziv al BA pe piața serviciilor agenților de voiaj din sectorul transportului aerian ar produce, în plus, pe piețele britanice de transport aerian, grave efecte anticoncurențiale în detrimentul companiilor aeriene care concurează cu BA [considerentele (103) și (113)].

#### Argumentele părților

119 BA susține că nu există nicio legătură suficient de strânsă, cerută de articolul 82 din Tratatul CE, între, pe de o parte, piața britanică a serviciilor agenților de voiaj din sectorul transportului aerian, pretins dominată de BA și, pe de altă, piețele britanice de transport aerian, unde BA nu ocupă o poziție dominantă.

120 Analiza Comisiei este „circulară” deoarece aceasta consideră că succesul BA pe piețele britanice de transport aerian implică, pe piața britanică a serviciilor agenților de voiaj, o poziție dominantă a BA, a cărei folosire abuzivă ar avea urmări dăunătoare asupra primelor piețe.

121 În plus, cotele deținute de BA pe piețele britanice de transport aerian ar fi prea mici pentru a provoca neliniști, iar calitatea acesteia de cumpărător de servicii de la agențiile de voiaj în Regatul Unit nu i-ar permite să controleze furnizarea acestor servicii.

122 Comisia consideră că a identificat piața constituită din serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian stabiliți în Regatul Unit, unde BA ocupă o poziție dominantă și de care a abuzat, prin discriminarea nelegală efectuată între acești operatori și efectul de excludere pe care comportamentul acesteia l-a produs pe această piață. De asemenea, a ținut seama de efectele de excludere pe care acest abuz le-ar fi produs față de companiile aeriene concurente pe piețele sectoriale de transport aerian dinspre și către Regatul Unit.

123 Tribunalul a subliniat că articolul 82 din Tratatul CE nu conține nicio indicație explicită în ceea ce privește cerințele aferente localizării abuzului pe piața produselor sau serviciilor (Hotărârea din 6 octombrie 1994, Tetra Pak/Comisia, citată la punctul 108 de mai sus, punctul 113) și Curtea a considerat că aprecierea Tribunalului nu putea să fie contestată în acest punct (Hotărârea din 14 noiembrie 1996, Tetra Pak/Comisia, citată la punctul 108 de mai sus, punctul 24).

124 Deși cauza din speță este diferită de cauza din Hotărârea din 6 octombrie 1994, Tetra Pak/Comisia, citată la punctul 108 de mai sus, în măsura în care abuzul de poziție dominantă comis de BA a produs efecte atât pe piața dominată, cât și pe alte piețe, este indiscutabil faptul că piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian păstrează raporturi strânse cu piețele de transport aerian dinspre, către și în interiorul Regatului Unit.

125 Intervenienta, Virgin, amintește că BA a contestat autonomia pieței serviciilor agențiilor aeriene de voiaj în raport cu cea a transporturilor aeriene. Prin urmare, BA nu este îndreptățită să susțină că aceste două piețe sunt complet separate și fără legătură.

126 Virgin adaugă faptul că nu poate fi contestată în mod serios capacitatea agențiilor de voiaj de a exercita o influență hotărâtoare asupra alegerii unei companii aeriene de către călător. De asemenea, primele pe care le plătesc companiile aeriene influențează în mod considerabil modalitățile agențiilor de voiaj de rezervare față de călătorii care delegă acestora alegerea companiei aeriene.

#### Aprecierea Tribunalului

127 Un abuz de poziție dominantă comis pe piața sectorială dominată dar ale cărui efecte se fac simțite pe o altă piață unde întreprinderea în cauză nu deține o poziție dominantă poate să intre în domeniul de aplicare al articolului 82 din Tratatul CE cu condiția ca această piață să fie suficient de strâns legată de prima (a se vedea, în acest sens, hotărârile Curții din 6 martie 1974, Istituto Chemioterapico Italiano și Commercial Solvents/Comisia, 6/73 și 7/73, Rec., p. 223, punctul 22, și din 3 octombrie 1985, CBEM, 311/84, Rec., p. 3261, punctul 26).

128 În speță, sistemele de prime de rezultat aflate în litigiu sunt incluse într-un ansamblu de convenții pe care BA le-a încheiat cu agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit, pentru prestarea de servicii aeriene de agențiile de voiaj, inclusiv emiterea tichetelor acesteia către călători și prestarea de servicii anexe de publicitate și de promovare comercială.

129 După cum a fost menționat mai sus, este admis ca agenții aerieni de voiaj să asigure o funcție de comercianți cu amănuntul și ca, cel puțin pe termen scurt, să-și conserve acest rol și, prin urmare, o importanță vitală pentru companiile aeriene.

130 Serviciile pe care companiile aeriene le vând, în acest fel, călătorilor prin intermediul agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit sunt constituite din serviciile de transport aerian pe zborurile regulate pe care aceste companii le asigură dinspre și către aeroporturile britanice.

131 În această privință, Tribunalul amintește că, în perioada practicilor BA aflate în litigiu, 85 % dintre biletele de avion vândute în Regatul Unit erau vândute prin intermediul agenților de voiaj din sectorul transportului aerian.

132 Există așadar în mod indiscutabil o legătură strânsă între serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian furnizate companiilor aeriene de agenții stabiliți în Regatul Unit, pe de o parte, și serviciile de transport aerian asigurate de aceste companii pe piețele britanice de transport aerian constituite de liniile aeriene dinspre și către aeroporturile din Regatul Unit, pe de altă parte.

133 De altfel, argumentul BA se bazează pe premisa potrivit căreia o asemenea legătură strânsă există între piețele în cauză. Într-adevăr, BA notează, la punctul 10.28 din cererea acesteia, că refuzul unui agent de a asigura promovarea zborurilor BA poate să implice pentru aceasta o pierdere comercială absolută. Or, o asemenea pierdere de venit se poate materializa numai printr-o reducere a numărului de bilete emise în favoarea BA.

134 Dimpotrivă, BA susține, la punctul 4.39 din cererea sa, că, în măsura în care pot implica o creștere a cererii de servicii de transport aerian, avantajele acordate de companiile aeriene agenților de voiaj implică reduceri de costuri semnificative.

135 Comisia a reținut așadar în mod întemeiat existența legăturii strânse cerute de articolul 82 din Tratatul CE între piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj pe care companiile aeriene le achiziționează de la agenții de voiaj și piețele britanice de transport aerian.

136 În aceste condiții, al patrulea motiv nu poate fi acceptat.

*Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe un temei juridic eronat*

137 Regulamentul nr. 17, în temeiul căruia a fost adoptată decizia atacată, constituie primul regulament de aplicare a articolelor 81 și 82 din Tratatul CE și prevede cadrul juridic general pentru punerea în aplicare a acestor două dispoziții.

138 În temeiul articolului 1 din Regulamentul nr. 141 al Consiliului din 26 noiembrie 1962 privind exceptarea sectorului transporturilor de la aplicarea Regulamentului nr. 17 (JO 1962, 124, p. 2751), „Regulamentul nr. 17 nu se aplică acordurilor, deciziilor și practicilor concertate din sectorul transporturilor care au ca obiect sau ca efect stabilirea de prețuri și de condiții de transport, limitarea sau controlul ofertei de transport sau repartizarea piețelor de transport, nici pozițiilor dominante, în sensul articolului [82 din Tratatul CE], de pe piața transporturilor” [traducere neoficială].

139 Potrivit celui de-al treilea considerent al Regulamentului nr. 141, aspectele speciale ale transporturilor justifică, cu toate acestea, exceptarea de la aplicarea Regulamentului nr. 17

numai a acordurilor, a deciziilor și a practicilor concertate care privesc în mod direct prestarea serviciului de transport.

140 În fine, la 14 decembrie 1987, Consiliul a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 3975/87 de stabilire a procedurii de aplicare a normelor de concurență întreprinderilor din sectorul transportului aerian (JO L 374, p. 1).

#### Argumentele părților

141 BA susține că, presupunând chiar că piața sectorială în cauză ar fi cea a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian, practicile reproșate BA nu sunt reglementate de regulamentul reținut de Comisie ca temei juridic al deciziei atacate, anume Regulamentul nr. 17, ci de Regulamentul nr. 3975/87.

142 În cauza care a dat naștere Hotărârii Curții din 11 martie 1997, Comisia/UIC (C-264/95 P, Rec., p. I-1287, punctul 28), care confirmă Hotărârea Tribunalului din 6 iunie 1995, Union internationale des chemins de fer/Comisia (T-14/93, Rec., p. II-1503), Curtea a respins teza, apărută în speță de Comisie, aplicabilității Regulamentului (CEE) nr. 1017/68 al Consiliului din 19 iulie 1968 privind aplicarea regulilor de concurență transporturilor feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare (JO L 175, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 12) numai la acordurile și practicile concertate privind în mod direct furnizarea de transport, pe motiv că pasajul pertinent din articolul 1 din Regulamentul nr. 1017/68 era precis și detaliat și nu menționa termenii „în mod direct”.

143 Comisia încearcă să diferențieze cauza care a dat naștere Hotărârii Comisia/UIC, citată la punctul 142 de mai sus, de prezentul litigiu afirmând că domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1017/68 este definit în mod mai larg decât cel al Regulamentului nr. 3975/87, prin faptul că primul text se aplică tuturor „acordurilor, deciziilor și practicilor concertate care au ca obiect sau ca efect stabilirea de prețuri și de condiții de transport, limitarea sau controlul ofertei de transport, repartizarea piețelor de transport” [traducere neoficială]. Cu toate acestea, după cum a menționat Curtea în Hotărârea Comisia/UIC, citată la punctul 142 de mai sus, tocmai aceasta este formularea articolului 1 din Regulamentul nr. 141, care scoate ansamblul sectorului transporturilor din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 17.

144 În plus, formularea Regulamentului nr. 3975/87 demonstrează că nu s-a intenționat ca acest act să aibă numai domeniul de aplicare restrictiv sugerat de Comisie. Articolul 2 din acesta prevede că interdicția prevăzută la articolul 81 alineatul (1) din Tratatul CE nu se aplică înțelegerilor enumerate în anexă. Or, această anexă include, la litera k), înțelegerile privind „compensarea și verificarea conturilor între companiile aeriene și agenții autorizați ai acestora prin intermediul unui plan sau al unui sistem de verificare centralizat și automatizat, cu toate serviciile anexe sau necesare în acest scop” [traducere neoficială]. Dacă argumentul Comisiei era exact, aceste înțelegeri nu intrau în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3975/87.

145 Potrivit propriei analize a Comisiei, practicile reproșate BA și-ar produce efectele sau cel puțin efectele principale, în sectorul transporturilor aeriene [considerentele (118) și (120) ale deciziei atacate]. În plus, primele de rezultat aflate în litigiu ar constitui unul dintre costurile directe ale vânzării unui bilet de transport aerian și ar avea o influență asupra prețului net

primit de compania aeriană pentru serviciul de transport aerian furnizat, stabilind, de asemenea, în mod indirect, „prețurile de transport” în sensul Regulamentului nr. 141.

146 Greșeala privind temeiul juridic făcută de Comisie ar fi avut ca efect privarea BA de garanțiile procedurale ale acesteia, având în vedere diferențele de regim care există în această privință între Regulamentul nr. 17 și Regulamentul nr. 3975/87.

147 În plus, Comisia nu avea competența de a adopta decizia atacată întrucât aceasta afectează linii aeriene între Uniunea Europeană și țări terțe. Acestea din urmă nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3975/87, care este limitat la transporturi aeriene între aeroporturile comunitare.

148 Conform avizului Comisiei, nu există nicio îndoială că, fiind activități conexe sau legate în mod indirect de piața transporturilor aeriene propriu-zise, serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian nu intră în domeniul de aplicare al excluderii aplicării Regulamentului nr. 17 prevăzut de articolul 1 din Regulamentul nr. 141 și că, dimpotrivă, acestea rămân reglementate de Regulamentul nr. 17.

149 Regulamentul nr. 3975/87, al cărui al treilea considerent subliniază caracteristicile proprii domeniului transporturilor aeriene, se aplică numai acordurilor direct legate de prestarea de servicii de transport aerian.

150 Or, decizia atacată se referă numai la serviciile pe care BA le achiziționează de la agenții de voiaj. Atât abuzul reproșat, cât și efectele principale ale acestuia au apărut pe piața serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian [considerentele (85) și (112) ale deciziei atacate]. Acordurile anticoncurențiale dintre BA și agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit nu se raportează la „servicii de transport aerian” și nu sunt legate în mod direct de prestarea unor asemenea servicii.

151 Oricare ar fi domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 1017/68, acesta nu este pertinent în speță, iar cele două hotărâri privind Union internationale des chemins de fer, citate la punctul 142 de mai sus, se referă la acest regulament, nu la Regulamentul nr. 3975/87.

152 Întrucât articolul 1 din Regulamentul nr. 1017/68 dă o definiție largă a domeniului său de aplicare, Regulamentul nr. 3975/87, astfel cum a fost modificat de Regulamentul (CEE) nr. 2410/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 (JO L 240, p. 18), se referă, la articolul 1 alineatul (2), numai la „transporturile aeriene între aeroporturile comunitare”.

153 În plus, prezentul litigiu nu se referă nici la oferta de transport, nici la stabilirea prețurilor de transport, menționate în mod expres la articolul 1 din Regulamentul nr. 1017/68.

154 Dacă, astfel cum înțelege BA, serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3975/87, fiind excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 17 de Regulamentul nr. 141, acestea nu sunt reglementate de nicio dispoziție comunitară, ceea ce ar fi imposibil.

Aprecierea Tribunalului

155 Sistemele de prime de rezultat aplicate de BA sunt incluse în acorduri încheiate între BA și agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit, pentru furnizarea de servicii de către agențiile de voiaj pentru BA și, în special, distribuirea de tichete BA, excluzând, prin urmare, serviciile de transport aerian propriu-zise pe care BA le furnizează călătorilor.

156 Într-adevăr, aceste prestări de servicii de transport aerian fac obiectul unor contracte individuale încheiate între BA și călători și, prin urmare, nu fac obiectul deciziei atacate.

157 Prin urmare, sistemele de prime de rezultat, a căror aplicare agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit este criticată de Comisie, nu trebuie să fie considerate ca raportându-se în mod direct la serviciul transport aerian propriu-zis convenit între călător și compania aeriană.

158 Or, după cum rezultă din al treilea considerent al Regulamentului nr. 141, aspectele speciale ale transporturilor nu justifică exceptarea de la aplicarea Regulamentului nr. 17 numai a acordurilor, a deciziilor și a practicilor concertate care „privesc în mod direct prestarea serviciului de transport” (Hotărârea Curții din 24 octombrie 2002, *Aéroports de Paris/Comisia*, C-82/01 P, Rec., p. I-9297, punctul 18).

159 Astfel, articolul 1 din Regulamentul nr. 141 exclude aplicarea Regulamentului nr. 17 numai în ceea ce privește înțelegerile care au „ca obiect sau ca efect stabilirea de prețuri și de condiții de transport, limitarea sau controlul ofertei de transport sau repartizarea piețelor de transport” (Hotărârea *Aéroports de Paris/Comisia*, citată la punctul 158 de mai sus, punctul 18) și de „[...] pozițiile dominante, în sensul articolului 82 din Tratatul CE, de pe piața transporturilor” [traducere neoficială].

160 BA nu se poate prevala, în legătură cu Hotărârea *Comisia/UIC*, citată la punctul 142 de mai sus, de formularea similară a articolului 1 din Regulamentul nr. 1017/68 și a articolului 1 din Regulamentul nr. 141, care limitează domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 17 în raport cu reglementările aplicabile transporturilor, pentru a susține că Regulamentul nr. 3975/87 este aplicabil în cazul din speță.

161 În primul rând, rezultă din al doilea considerent al Regulamentului nr. 3975/87 că Regulamentul nr. 1017/68 se aplică exclusiv transporturilor interne (feroviar, rutier și maritim). BA nu se poate prevala așadar în mod util de relevanța în speță a Regulamentului nr. 3975/87 invocând Regulamentul nr. 1017/68, care are un domeniu de aplicare material diferit.

162 Într-adevăr, din al doilea considerent al Regulamentului nr. 3975/87 rezultă că, înainte de intrarea în vigoare a acestui regulament, Comisia nu dispunea de mijloace pentru a investiga în mod direct cazurile de presupuse încălcări ale articolelor 81 și 82 din Tratatul CE în domeniul transporturilor aeriene.

163 În al doilea rând, ținând seama, potrivit celui de-al cincilea considerent al Regulamentului nr. 3975/87, de anumite caracteristici speciale ale activităților de transport privite în ansamblu, autorii acestui text au reținut că domeniul transporturilor aeriene prezintă caracteristici care îi sunt specifice, astfel cum rezultă din al treilea considerent al aceluiași regulament.

164 În al treilea rând, din cadrul general al dispozițiilor de reglementare care se aplică transporturilor aeriene rezultă o intenție a organului legislativ comunitar, care lipsește din Regulamentul nr. 1017/68, de a limita domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3975/87 numai la activitățile care privesc în mod direct prestarea de servicii de transport aerian, tocmai din cauza specificității acestui domeniu.

165 Astfel, din titlul Regulamentului nr. 3975/87 rezultă că acesta „stabilește procedura de aplicare a normelor privind concurența dintre întreprinderile din sectorul transportului aerian”, spre deosebire de Regulamentul nr. 1017/68 care „privește aplicarea regulilor de concurență transporturilor feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare”. Această diferență de formulare confirmă faptul că o activitate intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3975/87 numai dacă aceasta este legată în mod direct de prestarea de servicii de transport aerian (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Aéroports de Paris/Comisia, citată la punctul 158 de mai sus, punctul 22).

166 De altfel, primul considerent al Regulamentului (CEE) nr. 3976/87 al Consiliului din 14 decembrie 1987 privind aplicarea articolului [81] alineatul (3) din tratat anumitor categorii de înțelegeri și practici concertate în sectorul transporturilor aeriene (JO L 374, p. 9, Ediție specială 07/vol. 2, p. 24), adoptat în aceeași zi cu Regulamentul nr. 3975/87, amintește că Regulamentul nr. 17 stabilește procedura de aplicare a regulilor de concurență acordurilor, deciziilor și practicilor concertate „altele decât cele care se referă direct la prestarea serviciilor de transporturi aeriene” (Hotărârea Aéroports de Paris/Comisia, citată la punctul 158 de mai sus, punctul 24).

167 Mai mult, articolul 1 alineatul (2) din Regulamentul nr. 3975/87, astfel cum a fost modificat de Regulamentul nr. 2410/92, prevede că „prezentul regulament se referă numai la transporturile aeriene între aeroporturile comunitare”.

168 De asemenea, articolul 4a din Regulamentul nr. 3975/87, introdus de Regulamentul (CEE) nr. 1284/91 al Consiliului din 14 mai 1991 de modificare a Regulamentului nr. 3975/87 (JO L 122, p. 2), se referă numai la practicile care au ca obiect sau ca efect „să pericliteze în mod direct existența unui serviciu aerian”, ceea ce presupune existența unei legături directe cu prestarea de servicii de transport aerian (Hotărârea Aéroports de Paris/Comisia, citată la punctul 158 de mai sus, punctul 23).

169 Nu este, prin urmare, concludent argumentul textual al BA întemeiat pe excepția prevăzută de dispozițiile combinate ale articolului 2 din Regulamentul nr. 3975/87 și ale literei k) din anexa la acest regulament în favoarea înțelegerilor, deciziilor și practicilor concertate privind compensarea și verificarea conturilor între companiile aeriene și agenții autorizați ai acestora.

170 Aceste înțelegeri, cu un domeniu de aplicare pur tehnic, trebuie să fie privite în contextul normativ descris mai sus ca detașabile de convențiile precum cele încheiate între BA și agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit pentru prestarea de servicii de agențiile de voiaj propriu-zise.

171 În fine, nu există temeii pentru afirmația BA conform căreia practicile care îi sunt reproșate și-ar produce efectele principale pe piața transportului aerian. Într-adevăr, alegerea



regulamentului aplicabil este subordonată naturii practicilor în cauză și nu identificării prealabile a pieței pe care aceste practici își produc efectele (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Comisia/UIC, citată la punctul 142 de mai sus, punctul 42).

172 În orice caz, din considerentele (85) și (112) ale deciziei atacate rezultă că pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian Comisia a localizat atât abuzul de poziție dominantă reproșat BA, cât și unele dintre efectele acestuia, ceea ce este suficient pentru a justifica aplicarea Regulamentului nr. 17 în cazul din speță.

173 Prin urmare, Comisia s-a bazat pe Regulamentul nr. 17 pentru adoptarea deciziei atacate fără a comite o eroare de drept.

174 Prin urmare, motivul trebuie respins ca fiind neîntemeiat.

*Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe inexistența unei poziții dominante*

Argumentele părților

175 În primul rând, BA reproșează Comisiei faptul că a considerat-o întreprindere aflată în poziție dominantă pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian fără a lua în considerare în mod corespunzător concurența intensă cu care aceasta s-a confruntat pe piața britanică de transport aerian.

176 Indiferent de numărul total de linii pe care le deservește, BA nu acționează cu un mare grad de independență nici față de concurenții acesteia prezenți pe fiecare linie, nici față de călătorii care dispun de capacitatea de a-și alege compania aeriană pentru fiecare linie.

177 În al doilea rând, BA reproșează Comisiei faptul că nu a explicat cum pretinsa poziție dominantă a acesteia pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian „decurgea” din „succesul foarte mare” pe care aceasta îl obține pe piețele britanice de transport aerian.

178 În al treilea rând, BA susține că cotele de pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian pe care, potrivit Comisiei, le deține în calitate de client al agenților, nu demonstrează că ocupă o poziție dominantă pe această piață. Comisia doar s-a mulțumit să adune toate vânzările de bilete BA de pe toate liniile către și dinspre aeroporturile din Regatul Unit, deși acestea constituie piețe distincte.

179 De altfel, Comisia nu a calculat în mod corect cotele de piață deținute de BA. Procentele reținute de Comisie includ, de asemenea, vânzările efectuate în afara Regatului Unit și, prin urmare, supraevaluează cotele de piață ale BA. Comisia și-a întemeiat calculele pe vânzările de bilete de avion prin BSPUK, la care participă numai o parte dintre agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit. Fără a analiza tranzacțiile efectuate de ceilalți agenți, Comisia s-a mulțumit să presupună că operațiunile efectuate prin BSPUK reprezentau 80–85 % din toate biletele vândute de agenți. În fine, vânzările atribuite BA și efectuate în cadrul BSPUK ar include operațiuni realizate de alte companii care utilizează BA ca agent și care nu participă la acordurile încheiate între BA și agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit.

180 BA susține că nu a fost luată în considerare de către Comisie incidența vânzărilor realizate prin alte canale decât agenții de voiaj, precum vânzările directe prin telefon sau prin internet. Or, acestea afectează, după cum a recunoscut Comisia în mod expres la considerentul (72) al deciziei atacate, puterea companiilor aeriene pe piața serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

181 Subliniind poziția în mod special puternică a BA față de principalii agenți de voiaj, Comisia ar ignora declinul net al procentului din vânzările totale ale acestora de bilete BA și cota relativ scăzută a BA în activitățile unora dintre principalii agenți.

182 Dacă se aplică criteriul stabilității cotelor de piață sau cel al sensibilității la concurență, reținute de jurisprudență (Hotărârea Curții din 13 februarie 1979, Hoffmann-La Roche/Comisia, 85/76, Rec., p. 461), cotele BA pe „piața” britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian nu ar permite tragerea concluziei că aceasta deține în orice moment o poziție dominantă pe această piață.

183 O analiză corectă a datelor privind cotele de piață ale BA mai degrabă infirmă constatarea unei poziții dominante. Într-adevăr, cota de piață a BA ar fi scăzut de la 47,7 % la începutul anilor 1990 la 39,7 %. În schimb, cotele de piață ale altor companii aeriene, în special cele ale Virgin și ale British Midland, ar fi crescut rapid.

184 Importanța procentului de bilete vândute de o agenție de voiaj nu face din compania aeriană în cauză un „partener comercial obligatoriu” al acestei agenții, contrar celor susținute de Comisie la considerentul (92) al deciziei atacate. În practică, fiecare agenție trebuia să ofere biletele unei largi game de companii aeriene. În fapt, agențiile dispun de o putere de negociere importantă și alegerea finală a unui agent revine clientului.

185 Contrar distribuitorilor care operează pe piețele menționate în Hotărârea Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus, și în Hotărârea Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, agenții de voiaj nu dețin în mod normal stocuri și nici nu au în mod real nevoie să vândă bilete BA. Întrucât liniile deservite de BA sunt, de asemenea, deservite, de alte companii, agențiile pot fi în măsură să satisfacă alegerea călătorilor atâta timp cât acestea sunt în măsură să vândă biletele BA.

186 În fine, dacă BA deținea în mod efectiv o poziție dominantă, aceasta n-ar fi avut nici un interes să aloce sume considerabile pentru îmbunătățirea serviciilor acesteia, cu scopul de a concura în mod mai eficient celelalte companii.

187 Comisia susține că, pentru a stabili poziția dominantă deținută de BA pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian, aceasta a reținut procentele de vânzări de bilete BA de către agenți de voiaj acreditați de IATA și o serie de factori conecși, precum dimensiunea BA, întinderea gamei de servicii de transport aerian și a rețelei acesteia.

188 BA ar fi fost în mod evident în măsură să acționeze în mod independent de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit și, în special, să înlocuiască în mod unilateral comisionul de bază de 7 % cu cel de 7,5 % pentru zborurile interne și cu cel de 9 % pentru zborurile internaționale.

## Aprecierea Tribunalului

189 Poziția dominantă vizată de articolul 82 din Tratatul CE privește o situație de putere economică deținută de o întreprindere care îi permite să împiedice menținerea unei concurențe efective pe piața în cauză, oferindu-i posibilitatea unor comportamente independente într-o măsură semnificativă față de concurenții, clienții și, în cele din urmă, consumatorii acesteia (Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Aéroports de Paris/Comisia, T-128/98, Rec., p. II-3929, punctul 147).

190 După cum rezultă din examinarea celui de-al treilea motiv, Comisia a decis să stabilească existența unei poziții dominante a BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian, care constă în special în distribuirea de bilete de avion, furnizate companiilor aeriene de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit.

191 După cum a fost subliniat la punctul 101 de mai sus, faptul că BA, în calitate de cumpărător de servicii, nu de prestator de servicii, trebuie să fie considerată o întreprindere aflată în poziție dominantă, este lipsit de relevanță.

192 Rezultă că numărul de locuri oferite la serviciile asigurate de BA pe toate liniile dinspre și către aeroporturi britanice, care reprezintă tot atâtea bilete de avion BA care pot fi vândute prin intermediul agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit, constituie criteriul adecvat pentru a măsura puterea economică pe care BA o poate exercita față de acești agenți și de alte companii care achiziționează serviciile de distribuție în cauză.

193 BA însăși a susținut că exploatarea rețelei de noduri aeriene a acesteia pe teritoriul Regatului Unit îi permite să ofere mult mai multe zboruri către și dinspre nodurile aeriene ale acesteia și, prin urmare, să transporte un număr mai mare de pasageri decât celelalte companii aeriene, care deservește linii directe.

194 Prin urmare, Comisia a adăugat în mod îndreptățit, pentru calcularea cotelor deținute de BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian, toate biletele BA vândute prin intermediul agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit pe toate liniile dinspre și către aeroporturile din Regatul Unit.

195 În aceste condiții, BA nu poate să facă în mod util abstracție de numărul total de linii aeriene pe care le deservește, pentru a contesta capacitatea sa de a acționa cu un mare grad de independență față de concurenții acesteia prezenți pe fiecare dintre aceste linii, față de agenții de voiaj și față de călătorii care dispun de capacitatea de a-și alege compania aeriană.

196 Mai mult, BA nu are temei să reproșeze Comisiei faptul că nu a explicat cum poziția dominantă a acesteia pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian rezultă din succesele acesteia în transporturile aeriene.

197 Într-adevăr, pentru a stabili deținerea de către BA a unei eventuale poziții dominante pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian, nu este necesar să se stabilească puterea economică a acesteia în funcție de concurența care există

între companii care prestează servicii de transport aerian pe fiecare dintre liniile aeriene deservite de BA și prin concurenții acesteia dinspre și către aeroporturile britanice.

198 După cum rezultă din examinarea celui de-al treilea motiv, aceste diverse piețe britanice de servicii de transport aerian sunt distincte de serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian, inclusiv de distribuirea de bilete de avion.

199 În ceea ce privește pretensele erori de fapt, BA nu poate acuza Comisia că nu a luat în considerare incidența vânzărilor de bilete de avion efectuate prin telefon sau prin internet, având în vedere specificitatea, în ceea ce privește modalitățile de comercializare, a serviciilor furnizate de agenții de voiaj.

200 Această specificitate a făcut de altfel ca BA să afirme că agenții de voiaj au o importanță vitală, ca intermediari, pentru companiile aeriene. În plus, această specificitate este atestată de faptul că vânzările de bilete de avion efectuate de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit reprezintă 85 % din toate biletele de avion vândute în acest stat membru.

201 În plus, BA nu poate reproșa Comisiei faptul că a luat în considerare vânzările de bilete BA realizate în afara Regatului Unit în stabilirea cotelor acesteia din piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

202 Într-adevăr, BA a admis, într-un răspuns la o întrebare a Tribunalului, că tranzacțiile efectuate în afara Regatului Unit erau imposibil de stabilit. Comisia nu era așadar în măsură să facă o distincție în funcție de vânzarea în interiorul Regatului Unit sau nu a biletelor. Or, astfel cum rezultă din examinarea celui de-al treilea motiv, călătorii își rezervă în mod normal biletele de avion în țara de rezidență a acestora. Prin urmare, reclamanta nu a demonstrat că evaluarea efectuată de Comisie se referea la un număr de bilete de natură să aducă atingere estimării acesteia privind cotele de piață deținute de BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

203 Argumentul BA întemeiat pe lipsa de reprezentativitate a BSPUK nu este convingător. Chiar dacă BSPUK regroupează numai 4 634 din cei 7 000 de agenți de voiaj stabiliți în Regatul Unit, este recunoscut faptul că cei mai importanți dintre aceștia figurează printre membrii acestui plan de reglementare național.

204 Ținând seama de cota preponderentă de vânzări de bilete de avion care se realizează prin BSPUK din totalul de vânzări de bilete efectuate prin intermediul agențiilor de voiaj stabiliți în Regatul Unit, rezultă că, în mod îndreptățit, Comisia a estimat că principalele șase companii aeriene dețin cote din aceste vânzări totale de bilete de avion care nu pot fi foarte diferite de cele contabilizate prin intermediul BSPUK.

205 De altfel, astfel cum rezultă din considerentul (34) al deciziei atacate, BA a indicat în cursul procedurii administrative că a vândut, între ianuarie și noiembrie 1998, 85 % din biletele acesteia de avion emise în Regatul Unit prin intermediul agențiilor de voiaj IATA și prin BSPUK. Or, din considerentul (33) al deciziei atacate, necriticat în acest punct de reclamantă, rezultă că 4 108 din 4 634 de agenți participanți la BSPUK, adică un procent de aproape 89 %, sunt acreditați de IATA.

206 Nu este contestat nici faptul că vânzările de bilete BA efectuate de agenți de voiaj IATA stabiliți în Regatul Unit au reprezentat 66 % din vânzările primelor zece companii aeriene, efectuate în cursul aceluiași exercițiu fiscal de BSPUK.

207 În aceste condiții, faptul că 2 366 de agenți de voiaj nu participă la BSPUK nu pare să fie de natură să reducă în mod semnificativ cota BA din vânzările de bilete de avion efectuate în Regatul Unit prin intermediul agenților de voiaj.

208 Același lucru se aplică în ceea ce privește vânzările de bilete efectuate de alte companii care utilizează BA ca agent și care nu participă la sistemele de prime de rezultat în cauză. După cum a subliniat Comisia, fără a fi contrazisă de BA, aceasta din urmă s-a mulțumit să declare că quantumul acestor vânzări putea să reprezinte un procent egal sau mai mic de 5 %.

209 Trebuie examinat în continuare dacă raționamentul urmat de Comisie pentru stabilirea poziției dominante a BA, pe baza elementelor materiale pe care aceasta le-a reținut în mod legal, nu este lovit de eventuale erori de apreciere.

210 În această privință, trebuie luat în considerare indiciul foarte important constituit de deținerea de către întreprinderea în cauză de cote mari de piață precum și raportul dintre cotele de piață deținute de întreprinderea în cauză și de concurenții imediați ai acesteia (Hotărârea Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182, punctele 39 și 48 de mai sus), cu atât mai mult cu cât concurenții imediați dețin numai cote de piață marginale (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Curții din 14 februarie 1978, United Brands/Comisia, 27/76, Rec., p. 207, punctul 111).

211 Or, după cum rezultă din tabelul reprodus mai jos, reluat la considerentul (41) al deciziei atacate și a cărui inexactitate materială BA nu a fost în măsură să o demonstreze (a se vedea punctele 199–208 de mai sus), nu numai cotele de piață deținute de BA din totalul vânzărilor de bilete de avion efectuate de BSPUK trebuie privite ca fiind de mare amploare, ci acestea constituie, în mod invariabil, un multiplu al cotelor de piață ale fiecăruia dintre principalii cinci concurenți ai acesteia prezenți pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
British Airways	46,3	45,6	43,5	42,7	40,3	42,0	39,7
American Airlines	–	5,4	7,3	7,7	7,6	3,6	3,8
Virgin	2,8	3,0	3,7	4,0	4,0	5,8	5,5
British Midland	3,6	3,4	3,2	3,0	2,7	–	–
Qantas	3,0	2,7	3,0	2,6	6,4	3,0	3,3
KLM	2,5	–	–	–	–	3,8	5,3

212 Puterea economică pe care BA o are din cotele sale de piață este consolidată de rangul mondial pe care îl ocupă datorită numărului de pasageri-kilometrii transportați pe zborurile internaționale regulate, a întinderii gamei acesteia de servicii de transport, precum și a rețelei acesteia de noduri aeriene.

213 Potrivit propriilor afirmații ale BA, operațiunile în rețea ale acesteia îi permit, în comparație cu ceilalți cinci concurenți ai săi, să ofere mult mai multe opțiuni de legături aeriene și mai multe zboruri frecvente.

214 În plus, rezultă din considerentul (38) al deciziei atacate, necontestat de BA, că aceasta exploata, în 1995, 92 din cele 151 de legături aeriene internaționale asigurate de pe aeroportul Heathrow și 43 din cele 92 de linii aflate în serviciu la Gatwick, adică de câteva ori numărul de legături deservite de fiecare dintre cei trei sau patru concurenți imediați ai acesteia de pe aceste două aeroporturi.

215 Toate serviciile asigurate de BA pe legăturile dinspre și către aeroporturile din Regatul Unit au ca efect cumulativ achiziționarea de către călători a unui număr preponderent de bilete de avion BA prin intermediul agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit și, în mod corespunzător, cel puțin tot atâtea tranzacții efectuate între BA și agenții acesteia, pentru furnizarea de servicii aeriene de către agențiile de voiaj, în special distribuirea de bilete de avion BA.

216 Rezultă în mod necesar că acești agenți depind în mare parte de veniturile pe care le primesc de la BA pentru serviciile lor de agenții de voiaj din sectorul transportului aerian.

217 Prin urmare, BA greșește când își contestă calitatea de partener comercial obligatoriu al agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit și când susține că aceștia nu ar avea în mod real nevoie să vândă bilete BA. Argumentele BA nu sunt de natură să infirme constatarea, reluată la considerentul (93) al deciziei atacate, potrivit căreia BA deține o poziție deosebit de puternică în comparație cu concurenții imediați ai acesteia și cu agenții de voiaj cei mai importanți.

218 Din faptele din cauză rezultă astfel că BA a fost în măsură să impună în mod unilateral, printr-o circulară din 17 noiembrie 1997, reducerea, începând cu 1 ianuarie 1998, a nivelului comisionului acesteia aflată în vigoare până atunci și extinderea noului său sistem de prime de rezultat la toți agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit.

219 În aceste condiții, nici eventuala dimensiune redusă, care doar a fost pretinsă, din cota de vânzări de bilete BA în activitățile unora dintre principalele agenții, nici pretinsele fluctuații din partea BA în cifra totală de vânzări de bilete de avion realizate de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit nu trebuie să pună la îndoială constatarea Comisiei potrivit căreia BA deține o poziție dominantă pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

220 Dependența mare a agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit față de BA și libertatea acesteia de manevră în raport cu alte companii care beneficiază de serviciile agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian nu pot fi infirmate de faptul că acești agenți nu dețin stocuri de bilete de avion.

221 Într-adevăr, o asemenea circumstanță, de natură pur logistică, nu este de natură să influențeze poziția dominantă care decurge pentru BA din poziția preponderentă a acesteia pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

222 Argumentul potrivit căruia BA nu ar avea nici un interes, ca întreprindere în poziție dominantă, să consacre sume importante pentru îmbunătățirea serviciilor sale, pentru a concura mai eficient companiile concurente, este lipsit de relevanță dat fiind faptul că privește piețele britanice de transport aerian, nu piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian luată în considerare de Comisie pentru stabilirea poziției dominante a BA.

223 În fine, din același motiv, nici scăderea procentului de vânzări de bilete de avion BA, nici creșterea cotelor de piață ale anumitor companii concurente nu au o amploare suficientă pentru a contesta existența poziției dominante a BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

224 În speță, reducerea cotelor de piață deținute de BA nu poate, în sine, să constituie dovada lipsei poziției dominante. Într-adevăr, poziția pe care BA o ocupă în continuare pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian rămâne în mare parte preponderentă. După cum atestă tabelul reprodus la punctul 211 de mai sus, s-a menținut o diferență substanțială pe toată durata încălcării reținute de Comisie între, pe de o parte, cotele de piață ale BA și, pe de altă parte, atât cotele de piață ale concurentului imediat al acesteia, cât și cele cumulate ale principalilor cinci concurenți ai acesteia prezenți pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj.

225 Comisia a considerat astfel în mod întemeiat că BA deținea o poziție dominantă pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

226 Prin urmare, cel de-al șaselea motiv trebuie să fie respins.

*Cu privire la al șaptelea motiv, întemeiat pe lipsa abuzului de poziție dominantă*

227 BA contestă afirmația Comisiei potrivit căreia sistemele sale de prime de rezultat au generat o discriminare între agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit sau au produs un efect de excludere față de companiile aeriene concurente.

Cu privire la caracterul discriminatoriu al sistemelor de prime de rezultat al BA față de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit

– Argumentele părților

228 BA reproșează Comisiei că nu a stabilit existența unei discriminări între agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit care ar rezulta din aplicarea de criterii inegale sau care nu ar fi justificată de considerații comerciale legitime.

229 Faptul că doi agenți de voiaj care au vândut un volum diferit de bilete BA pot primi aceeași plată, iar doi agenți care au vândut același număr de bilete BA pot obține plăți diferite nu ar stabili cu nimic existența unei discriminări în sensul articolului 82 al doilea paragraf litera c) din Tratatul CE.

230 Agenții de voiaj de dimensiuni diferite ar putea, dimpotrivă, să consacre aceleași eforturi și resurse pentru vânzarea de bilete BA. Calcularea primelor de rezultat în funcție de vânzările realizate de agent în cursul perioadei de referință precedente ar avea ca avantaj faptul că ține seama de dimensiunea agentului în cauză.

231 În opinia Comisiei, sistemele de prime de rezultat ale BA creau o discriminare nelegală între agenții de voiaj, deoarece se bazau pe măsura în care aceștia atingeau sau depășeau nivelul de vânzări de bilete BA realizat în cursul perioadei de referință scurse și nu pe un volum diferit de vânzări de bilete efectuate sau pe nivelul de servicii oferite BA.

232 Această practică ar fi cauzat anumitor agenți de voiaj stabiliți în Regatul Unit, în raport cu alții, un dezavantaj în concurența strânsă dintre aceștia. Afectând nivelul comisioanelor plătite agenților de voiaj, regimurile de stimulente financiare aplicate de BA ar fi afectat capacitatea acestora de a concura unii cu alții.

– Aprecierea Tribunalului

233 Articolul 82 din Tratatul CE prevede, în paragraful al doilea litera c), că folosirea abuzivă a unei poziții dominante poate consta în aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali de condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial.

234 Este recunoscut faptul că, astfel cum subliniază Comisia la considerentul (29) al deciziei atacate, îndeplinirea de către agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit a obiectivului acestora de creștere a vânzărilor de bilete BA implica o creștere a nivelului comisioanelor pe care BA le plătea, nu numai pentru biletele BA vândute după atingerea obiectivului de vânzări, ci, de asemenea, pentru toate biletele BA vândute de agenți în cursul perioadei de referință în cauză.

235 În această măsură, sistemele de prime de rezultat puteau să implice aplicarea de nivele de comision diferite la o valoare de venituri identică realizată în urma vânzării de bilete BA de către doi agenți de voiaj, întrucât respectivele cifre de vânzări ale acestora și, prin urmare, nivelul de creștere a comisionului acestora a fost diferit în cursul perioadei de referință anterioare.

236 Remunerând la nivele diferite servicii aproape identice efectuate în cursul aceleiași perioade de referință, aceste sisteme de prime de rezultat afectau nivelul de remunerare pe care persoanele interesate îl primeau sub forma comisioanelor plătite de BA.

237 Or, după cum a subliniat BA, între agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit există o concurență intensă, iar capacitatea acestora de a concura unii cu alții depinde de aptitudinea acestora de a furniza pentru zboruri locuri adaptate la dorințele călătorilor la un cost rezonabil.

238 Fiind dependentă de resursele financiare ale fiecărui agent, această aptitudine a agenților de a concura în furnizarea de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian călătorilor și de a stimula cererea companiilor aeriene pentru asemenea servicii era în mod natural afectată de condițiile discriminatorii de remunerare inerente sistemelor de prime de rezultat ale BA.



239 Argumentele BA întemeiate pe importanța mărimii agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit sunt lipsite de relevanță. Sistemele de prime de rezultat criticate se bazează pe un parametru fără legătură cu dimensiunea întreprinderilor, întrucât erau întemeiate pe dimensiunea creșterii de către agenții de voiaj a vânzărilor de bilete BA ale acestora în raport cu pragul constituit de numărul de bilete BA vândute în cursul perioadei de referință anterioare.

240 În aceste condiții, Comisia era îndreptățită să susțină că sistemele de prime de rezultat ale BA constituiau o folosire abuzivă de către BA a poziției dominante a acesteia pe piața britanică a serviciilor agenților de voiaj, prin faptul că acestea produceau efecte discriminatorii în cadrul rețelei de agenți de voiaj stabiliți în Regatul Unit și, prin urmare, produceau unora dintre agenți un dezavantaj concurențial în sensul articolului 82 al doilea paragraf litera c) din Tratatul CE.

Cu privire la efectul de excludere a companiilor aeriene concurente BA care decurge din caracterul de „fidelizare” al sistemelor de prime de rezultat ale BA

241 Tribunalul amintește în prealabil că, potrivit unei jurisprudențe constante, noțiunea de „folosire abuzivă” este o noțiune obiectivă care vizează comportamentele unei întreprinderi aflate într-o poziție dominantă care sunt de natură să influențeze structura unei piețe în care, tocmai din cauza prezenței întreprinderii în cauză, nivelul concurenței este deja redus și care au ca efect împiedicarea, prin utilizarea unor mijloace diferite decât cele care guvernează o concurență normală între produse sau servicii în baza prestațiilor operatorilor economici, menținerea nivelului concurenței existent încă pe piață sau dezvoltarea acestei concurențe (hotărârile Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus, punctul 91, și Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 70; Hotărârea Curții din 3 iulie 1991, AKZO/Comisia, C-62/86, Rec., p. I-3359, punctul 69; Hotărârea Tribunalului din 7 octombrie 1999, Irish Sugar/Comisia, T-228/97, Rec., p. II-2969, punctul 111).

242 Prin urmare, deși constatarea existenței unei poziții dominante nu implică în sine niciun reproș împotriva întreprinderii în cauză, acesteia îi revine, independent de cauzele unei asemenea poziții, o responsabilitate specială ca prin comportamentul său să nu afecteze și să nu denatureze concurența efectivă pe piața comună (hotărârile Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 57, și Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 112).

243 De asemenea, deși existența unei poziții dominante nu privează o întreprindere plasată în această poziție de dreptul de a-și proteja propriile interese comerciale, atunci când acestea sunt amenințate, și, cu toate că această întreprindere are dreptul, într-o măsură rezonabilă, de a lua măsurile pe care le consideră corespunzătoare pentru a-și proteja interesele, nu se pot accepta, cu toate acestea, astfel de comportamente atunci când au ca scop consolidarea acestei poziții dominante și folosirea abuzivă a acesteia (Hotărârea United Brands/Comisia, citată la punctul 210 de mai sus, punctul 189; hotărârile Tribunalului din 1 aprilie 1993, BPB Industries și British Gypsum/Comisia, T-65/89, Rec., p. II-389, punctul 69; din 8 octombrie 1996, Compagnie maritime belge transports și alții/Comisia, T-24/93–T-26/93 și T-28/93, Rec., p. II-1201, punctul 107, și Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 112).

244 În ceea ce privește în special acordarea unei reduceri de către o întreprindere aflată în poziție dominantă, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că o reducere pentru fidelitate, acordată pentru un angajament al clientului de a cumpăra exclusiv sau cvasiexclusiv de la o întreprindere dominantă, este contrară articolului 82 din Tratatul CE. Într-adevăr, o asemenea reducere are tendința de a împiedica, prin acordarea de avantaje financiare, cumpărăturile făcute de clienți de la producători concurenți (hotărârile Curții din 16 decembrie 1975, Suiker Unie și alții/Comisia, 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 și 114/73, Rec., p. 1663, punctul 518; Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus, punctele 89 și 90; Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 71, și BPB Industries și British Gypsum/Comisia, citată la punctul 244 de mai sus, punctul 120).

245 În mod mai general, un sistem de reduceri care are ca efect împiedicarea clienților de a cumpăra de la concurenții de pe piață este considerat ca fiind contrar articolului 82 din Tratatul CE dacă este aplicat de o întreprindere aflată în poziție dominantă. Din acest motiv, Curtea a considerat că o reducere legată de realizarea unui obiectiv de achiziții încâlca, de asemenea, articolul 82 din Tratatul CE (Hotărârea Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 86).

246 Sistemele de reduceri cantitative legate exclusiv de volumul de achiziții efectuate de la un producător dominant sunt considerate, în general, ca fiind lipsite de efectul de a împiedica, prin încălcarea articolului 82 din Tratatul CE, achizițiile făcute de clienți de la concurenți (hotărârile Curții Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 71, și din 29 martie 2001, Portugalia/Comisia, C-163/99, Rec., p. I-2613, punctul 50). În cazul în care creșterea cantității furnizate se traduce printr-un cost mai mic pentru furnizor, acesta este îndreptățit, într-adevăr, să-i ofere clientului său această reducere prin intermediul unui tarif favorabil (Concluziile avocatului general Mischo din Hotărârea Portugalia/Comisia, citată anterior, Rec., p. I-2618, punctul 106). Reducerile de cantitate sunt așadar considerate ca reflectând câștiguri de eficiență și economii de scară realizate de întreprinderea dominantă.

247 Rezultă că un sistem de reduceri în care quantumul reducerii crește în funcție de volumul achiziționat nu ar încălca articolul 82 din Tratatul CE, cu excepția cazului în care criteriile și modalitățile de acordare a acestei reduceri arată că sistemul nu se bazează pe un considerent justificat din punct de vedere economic, ci tinde, precum o reducere pentru fidelitate și obiectiv, să împiedice achizițiile făcute de clienți de la producătorii concurenți (hotărârile Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus, punctul 90; Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 73, și Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 114).

248 Se poate deduce în mod general din această jurisprudență că orice sistem de recompense de „fidelizare” aplicat de o întreprindere aflată în poziție dominantă tinde să împiedice achizițiile clienților de la concurenți, încălcând articolul 82 din Tratatul CE, indiferent dacă sistemul de recompense este sau nu discriminatoriu. Același lucru se aplică unui sistem de prime de rezultat de „fidelizare” practicat de un cumpărător aflat în poziție dominantă față de prestatorii de servicii ai acestuia (a se vedea punctul 101 de mai sus).

249 În cauza care a dat naștere Hotărârii Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, Curtea, deși nu a reținut plângerea Comisiei potrivit căreia sistemul de recompense aplicat de Michelin era discriminatoriu, a hotărât, cu toate acestea, că un astfel de sistem încălca articolul 82 din Tratatul CE deoarece crea o legătură de dependență pentru revânzătorii față de Michelin.

– Argumentele părților

250 BA susține că Comisia s-a mulțumit să presupună că practicile BA aveau un efect de excludere, contrar celor cerute de Hotărârea Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus. Decizia atacată ar fi lipsită de orice analiză a piețelor de transport aerian și de orice dovadă empirică a prejudiciului pe care sistemele de prime de rezultat ale BA l-ar fi produs concurenților, clienților sau consumatorilor.

251 Comisia pare să fi presupus, fără vreo dovadă în acest sens, că agenții de voiaj pot controla o parte semnificativă din vânzările de bilete în detrimentul consumatorilor, în timp ce aceștia au doar influență mică asupra alegerii companiilor aeriene de către călători.

252 Sistemele de prime de rezultat ale BA nu împiedicau concurenții acesteia să încheie acorduri similare cu agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit. Întrucât BA reprezenta mai puțin de 50 % din totalul vânzărilor de bilete pe piața definită de Comisie, nu exista nici un motiv să se concluzioneze că alte companii, privite în ansamblu, considerau nerentabil să propună avantaje echivalente celor ale BA. Marile agenții de voiaj, care realizează puțin sub 50 % din vânzările totale de bilete BA, au negociat în mod individual acorduri și, prin urmare, au fost în măsură să pună în concurență companiile aeriene.

253 În orice caz, structura primelor de rezultat ale BA nu a încurajat agențiile să favorizeze BA în raport cu alte companii aeriene. Avantajele acordate agenților au depins de numeroși factori printre care, în special, nivelul pragului țintă și nivelul de succes al părților interesate în raport cu aceste praguri.

254 Avantajele BA au fost acordate în funcție de numărul de bilete vândute, nu pe baza procentului de tranzacții ale agentului efectuate în numele BA. Chiar atunci când un agent își creștea vânzările de bilete BA, partea deținută în activitățile acestuia de BA ar putea să scadă, iar cea a altor companii ar putea, în paralel, să crească.

255 Acordurile de fidelitate sunt un mijloc care permite exercitarea concurenței și nu o afectează în nici un fel. Amploarea creșterii cotelor de piață ale altor companii aeriene ar indica faptul că acordurile de fidelitate nu au putut să aibă efectul de excludere pretins de Comisie.

256 Avantajele acordate agenților de voiaj ar fi implicat economii de costuri semnificative, în favoarea consumatorilor, acordând BA o libertate mai mare pentru reducerea tarifelor acesteia și/sau permițându-i să ofere un număr mai mare de zboruri pe anumite linii aeriene.

257 BA contestă criticile adresate de Comisie privind structura acordurilor sale de fidelitate. În primul rând, lipsa de continuitate a creșterii avantajelor tarifare acordate agenților ar fi fost pertinentă numai dacă ar fi produs, *quod non*, un efect de excludere. În orice caz, nu trebuie presupus că această lipsă de continuitate era în favoarea BA. În practică, ar fi fost imposibil la nivelul întregului sector de transport aerian să se prezică faptul că avantajele acordate favorizau în mod sistematic BA sau alte companii aeriene.

258 În al doilea rând, calcularea obiectivelor de vânzare făcând referire la performanțele exercițiului trecut, criticată de Comisie la considerentele (48) și (109) ale deciziei atacate, ar fi fost în același timp rezonabilă pentru părți și benefică din punctul de vedere al efectelor. În orice caz, efectul de stimulare al acordurilor în cauză ar fi putut fi măsurat numai în timp.

259 BA menționează că aceste prime două obiecții ale Comisiei sunt lipsite de relevanță în ceea ce privește sistemul de prime de rezultat pe care aceasta l-a pus în aplicare între decembrie 1997 și martie 1999. Acest sistem a prevăzut atât o creștere continuă, cât și un calcul lunar, nu anual, al avantajelor acordate agenților de voiaj.

260 În al treilea rând, BA contestă temeinicia obiecției întemeiată de Comisie, la considerentele (48) și (102) ale deciziei atacate, pe absența oricărui raport între avantajele acordate agenților și economiile realizate în termeni de costuri. O politică economică rezonabilă ar încuraja o întreprindere să recurgă la un sistem de reduceri, independent de eventuala realizare a economiilor. Acordurile de fidelitate ar fi un mijloc practic de acordare de avantaje în funcție de randament fără a trebui să se efectueze un calcul dificil, dacă nu imposibil, al raportului exact, care este foarte variabil, între prețul unui bilet și costul acestuia. Dat fiind nivelul costurilor fixe din sectorul transportului aerian, o îmbunătățire a utilizării capacităților ar reduce costul unitar mediu și, prin urmare, ar furniza BA o economie de costuri pe care aceasta este îndreptățită să o împartă cu agenții și clienții.

261 În al patrulea rând, BA susține că, atribuind efectele de fidelizare ale sistemelor de prime de rezultat aflate în litigiu faptului că BA exploatează o gamă mai mare de linii decât cea a altor companii aeriene [considerentul (91) al deciziei atacate], Comisia omite faptul că reducerea globală oferită de BA echivala cu plata de nivele de reduceri diferențiate pe diferite linii. Chiar și în cazul în care companii mai mici pot avea un cost de vânzare mediu mai ridicat, acestea nu ar fi excluse din această cauză de pe diferitele piețe în cauză, nici împiedicate să ofere o concurență eficientă.

262 Potrivit Comisiei și Virgin, Hotărârea Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus, și Hotărârea Michelin/Comisia, citată la punctul 91, stabilesc principiul potrivit căruia un furnizor aflat în poziție dominantă poate acorda reduceri pentru creșteri de eficiență, excluzând reduceri sau stimulente destinate să încurajeze fidelitatea clienților [considerentul (101) al deciziei atacate].

263 O reducere acordată de o întreprindere aflată în poziție dominantă, în funcție de creșterea achizițiilor realizate în timpul unei anumite perioade, fără ca această reducere să poată fi considerată drept o reducere de cantitate normală, ar constitui o exploatare abuzivă de poziție dominantă, în măsura în care o asemenea practică poate avea ca obiect numai legarea clienților cărora le este acordată și plasarea concurenților într-o poziție defavorabilă concurențial (Hotărârea Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 213).

264 Articolul 82 din Tratatul CE nu impune demonstrarea vreunui efect real sau direct a comportamentului în cauză asupra consumatorilor. Dreptul concurenței ar urmări să protejeze structura pieței împotriva distorsiunilor artificiale și, în acest fel, protejează cel mai bine interesele pe termen mediu și lung ale consumatorilor.

265 În cazul în care, precum în speță, sunt prezente toate caracteristicile despre care Curtea a considerat, în Hotărârea Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, că un sistem de

reduceri constituie un abuz, nu este necesar să se demonstreze, de asemenea, prezența caracteristicilor și a efectelor unui sistem precum cel condamnat de Curte în Hotărârea Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus.

266 Dată fiind structura sistemelor de prime aplicate de BA, comisionul marginal obținut de agentul de voiaj pentru fiecare segment suplimentar vândut în numele BA ar fi crescut în mod exponențial la apropierea de pragul de comision adițional. Companiile aeriene concurente mai mici ar fi fost în imposibilitatea de a propune nivele de comision de acest ordin. În plus, având în vedere nivelul comisionului marginal care rezultă din sistemul în cauză, BA ar fi vândut în pierdere un mare număr de bilete.

267 Abuzul a fost comis întrucât comisioanele suplimentare erau legate nu de economiile de costuri sau de creșterile de eficiență realizate de BA în tranzacțiile acesteia cu agenții de voiaj, ci mai degrabă de măsura în care aceștia au atins sau depășit nivelul vânzărilor de bilete BA realizat în cursul exercițiului precedent, indiferent de dimensiunea, eficiența sau serviciile oferite către BA de aceștia.

268 Întrucât agenții rămân, de departe, canalul de distribuție cel mai important pe care companiile aeriene îl utilizează pentru vânzarea de servicii de transport aerian în Regatul Unit, comportamentul abuziv al BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian ar avea, de asemenea, un efect grav de excludere față de companiile aeriene concurente pe piețele britanice de transport aerian.

269 Faptul că, din cauza liberalizării acestor din urmă piețe, concurenții BA au putut să ia din cota de piață a acesteia nu ar demonstra că sistemele de stimulente financiare ale acesteia nu au avut efecte anticoncurențiale.

– Aprecierea Tribunalului

270 Pentru a stabili dacă BA și-a exploatat abuziv poziția dominantă aplicând agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit sistemele sale de prime de rezultat, este necesar să se analizeze criteriile și modalitățile de acordare a acestora și să se examineze dacă aceste prime, printr-un avantaj care nu se bazează pe nicio prestație economică care să le justifice, tindeau să elimine sau să restrângă posibilitatea agențiilor de a-și vinde serviciile companiilor aeriene alese de acestea și, în acest fel, să împiedice accesul companiilor concurente BA pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian (a se vedea, în acest sens, hotărârile Hoffmann-La Roche/Comisia, citată la punctul 182 de mai sus, punctul 90; Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 89 și Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctele 114 și 197).

271 În speță, trebuie stabilit dacă acordurile comerciale și noul sistem de prime de rezultat aveau un efect de fidelizare față de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit și, după caz, dacă aceste sisteme se bazau pe un serviciu justificat din punct de vedere economic (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Michelin/Comisia, citată la punctul 91 de mai sus, punctul 73; Hotărârea Portugalia/Comisia, citată la punctul 246 de mai sus, punctul 52 și Hotărârea Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 114).

272 În ceea ce privește, în primul rând, caracterul de fidelizare al sistemelor în cauză, trebuie constatat că, dat fiind caracterul lor progresiv care are un efect foarte puternic asupra marjei, nivelele majorate ale comisionului puteau să crească în mod exponențial de la o perioadă de referință la alta, pe măsură ce creștea numărul de bilete BA vândute de agenți în cursul perioadelor de referință succesive.

273 Pe de altă parte, cu cât erau mai mari veniturile realizate din vânzările de bilete BA, cu atât mai mare era sancțiunea suferită de persoanele interesate sub forma unei reduceri disproporționate a nivelurilor primelor de rezultat, chiar în cazul unei scăderi ușoare a vânzărilor de bilete BA în raport cu perioada de referință precedentă. Prin urmare, BA nu poate contesta caracterul de fidelizare al sistemelor în cauză.

274 În continuare, pentru a contesta efectul de fidelizare produs de sistemele de prime de rezultat asupra agenților de voiaj, BA nu își poate întemeia apărarea pe faptul că acești agenți au doar o influență slabă asupra alegerii companiilor aeriene de către călători. BA a susținut, într-adevăr, că acești agenți furnizează un serviciu util de filtrare a informațiilor comunicate călătorilor confrunțați cu proliferarea diferitelor structuri de tarife de transport aerian.

275 În plus, deși este adevărat că avantajele acordate agenților de voiaj depindeau, după cum susține BA, de nivelul pragului țintă și de nivelul succesului obținut în raport cu acest prag, efectul de fidelizare a agenților de voiaj care decurge din primele de rezultat trebuie, cu toate acestea, să fie privit ca fiind obținut.

276 Mai mult, afirmația BA potrivit căreia „acordurile de fidelizare” ale acesteia nu împiedicau concurenții acesteia să încheie acorduri similare cu agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit nu are susținere. Principalii cinci concurenți ai BA prezenți pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian nu pot fi considerați ca fiind în măsură să acorde aceleași avantaje agenților de voiaj.

277 Trebuie amintit în acest scop că numărul de bilete BA vândute de agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit pentru liniile aeriene dinspre și către aeroporturile britanice a reprezentat în mod invariabil, în timpul întregii perioade de aplicare a sistemelor de prime de rezultat aflate în litigiu, un multiplu atât al vânzărilor de bilete realizate de fiecare dintre acești cinci concurenți principali, cât și al totalului cumulat al aceluiași vânzări.

278 În aceste condiții, este demonstrat legal că întreprinderile concurente nu erau în măsură să realizeze, în Regatul Unit, o valoare a veniturilor care să poată constitui o bază financiară suficient de largă pentru a le permite instaurarea în mod eficient a unui sistem de prime similar celui al BA pentru a contracara efectul de excludere care este exercitat împotriva acestora pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

279 În al doilea rând, în ceea ce privește faptul de a ști dacă sistemele de prime de rezultat aplicate de BA se bazează pe un serviciu justificat din punct de vedere economic, trebuie amintit că este adevărat că existența unei poziții dominante nu privează întreprinderea aflată în această poziție de dreptul de a adopta, într-o măsură rezonabilă, actele pe care aceasta le consideră corespunzătoare pentru a-și proteja propriile interese comerciale, atunci când acestea sunt amenințate (Hotărârea Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 112).

280 Cu toate acestea, protejarea poziției concurențiale a unei întreprinderi care ocupă, precum BA, o poziție dominantă trebuie, pentru a fi legitimă, cel puțin să fie întemeiată pe criterii de eficiență economică (Hotărârea Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 189).

281 Or, în speță, rezultă că BA nu a demonstrat că acel caracter de fidelizare al sistemelor sale de prime de rezultat se baza pe un considerent justificat din punct de vedere economic.

282 Într-adevăr, realizarea obiectivelor de creștere a vânzărilor de bilete BA de către agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit a declanșat aplicarea unui nivel majorat al comisionului nu doar la biletele BA vândute după atingerea acestor obiective de vânzare, ci la toate biletele BA vândute în cursul perioadei de referință luate în considerare.

283 Remunerarea suplimentară a agenților apare astfel ca fiind lipsită de orice relație obiectivă cu serviciul care decurge pentru BA din vânzarea biletelor de avion suplimentare.

284 În această măsură, sistemele de prime de rezultat ale BA nu pot fi privite ca fiind serviciul de câștiguri de eficiență sau de economii de costuri indus de vânzarea de bilete BA realizat după realizarea obiectivelor menționate anterior. Dimpotrivă, această aplicare retrospectivă a nivelurilor majorate ale comisionului tuturor biletelor BA vândute de un agent de voiaj în cursul perioadei de referință reținute trebuie să fie considerată chiar de natură să implice vânzarea anumitor bilete BA la un preț disproporționat cu câștigul de productivitate obținut de BA din vânzarea acestor bilete suplimentare.

285 Chiar dacă, astfel cum susține BA, orice companie aeriană are interesul să vândă locuri suplimentare la zborurile sale decât să le lase neocupate, avantajul pe care îl reprezintă un nivel mai bun de ocupare a aeronavelor trebuie, în mod normal, să fie, într-un caz precum cel din speță, considerabil redus, din cauza costului suplimentar suportat de BA prin creșterea remunerației pentru agent care rezultă din această aplicare retrospectivă a comisionului majorat.

286 Prin faptul că erau în acest fel lipsite de serviciul justificat din punct de vedere economic, sistemele de prime de rezultat aflate în litigiu trebuie să fie considerate ca urmărind în principal să remunereze creșterea vânzărilor de bilete BA de la o perioadă de referință la alta și, prin urmare, să crească fidelitatea față de BA a agenților de voiaj stabiliți pe teritoriul Regatului Unit.

287 În acest fel, agenții de voiaj erau împiedicați să-și ofere serviciile de agenții de voiaj companiilor aeriene concurente BA, a căror intrare sau creștere pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj era în acest fel în mod necesar împiedicată.

288 Singurul interes al BA de a-și aplica sistemele de prime era acela de a exclude companiile aeriene concurente și de a crea în acest fel un obstacol în calea menținerii gradului de concurență existent sau a dezvoltării acestei concurențe pe piața britanică a serviciilor agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian.

289 În special, BA nu poate susține în mod util că, începând de la un anumit nivel de ocupare a unui avion, vânzările de bilete suplimentare generează în mod necesar beneficii. Într-adevăr, după cum a mai fost menționat, serviciul de vânzări de bilete realizat de un agent după atingerea obiectivului de creștere a vânzărilor acestuia ar reprezenta un cost suplimentar, sub forma aplicării retrospective a comisionului majorat tuturor biletelor BA vândute în cursul perioadei de referință în cauză, care poate fi egal sau superior acestui beneficiu.

290 De altfel, BA a admis în cursul ședinței că nu exista o relație precisă între, pe de o parte, eventualele economii de scară realizate datorită biletelor suplimentare BA vândute ulterior realizării obiectivelor de vânzări și, pe de altă parte, majorările nivelurilor remunerațiilor plătite pentru servicii agenților de voiaj stabiliți în Regatul Unit.

291 Contrar celor susținute de BA, sistemele de prime de rezultat ale acesteia nu au putut așadar să constituie o modalitate de exercitare a funcționării normale a concurenței și nici nu au permis reducerea costurilor acesteia. Argumentele prezentate în această privință de BA nu sunt de natură să demonstreze că sistemele de prime de rezultat ale acesteia aveau o justificare economică obiectivă.

292 Prin urmare, Comisia a reținut în mod întemeiat că BA a abuzat de poziția dominantă a acesteia pe piața britanică de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian restrângând, prin aplicarea sistemelor de prime de rezultat care nu se bazează pe un serviciu justificat din punct de vedere economic, libertatea acestor agenții de a furniza serviciile lor companiilor aeriene alese de acestea și, prin urmare, accesul acestora din urmă pe piața britanică de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian.

293 În fine, BA nu poate reproșa Comisiei că nu a demonstrat că practicile sale au produs un efect de excludere. Într-adevăr, pe de o parte, în scopul stabilirii unei încălcări a articolului 82 din Tratatul CE, nu este necesar să se demonstreze că abuzul în cauză a avut un efect concret pe piețele în cauză. În această privință, este suficient să se demonstreze că întreprinderea aflată într-o poziție dominantă a avut un comportament abuziv care tinde să restrângă concurența sau, cu alte cuvinte, că acest comportament este de natură să aibă sau poate avea un asemenea efect.

294 Pe de altă parte, rezultă nu doar că practicile aflate în litigiu puteau într-adevăr să aibă un efect restrictiv pe piețele britanice de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian și de transport aerian, ci de asemenea și că un asemenea efect a fost demonstrat în mod concret de Comisie.

295 Într-adevăr, atunci când agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit asigurau, în perioada faptelor incriminate, vânzarea a 85 % din toate biletele de avion vândute pe teritoriul Regatului Unit, comportamentul abuziv al BA pe piața britanică de servicii ale agenților de voiaj din sectorul transportului aerian nu a putut să nu producă, în detrimentul companiilor aeriene concurente, un efect de excludere de pe piețele britanice de transport aerian, dată fiind legătura existentă între piețele în cauză, astfel cum a fost constatat în cadrul examinării celui de-al patrulea motiv.

296 Din cauza acestui efect produs de sistemele de prime aplicate de BA pe piețele britanice de transport aerian, nu poate fi reținut argumentul BA potrivit căruia decizia atacată este lipsită de orice analiză a piețelor de transport aerian și de orice dovadă empirică a



prejudiciului pe care sistemele acesteia de stimulente financiare l-ar fi cauzat companiilor aeriene concurente sau călătorilor.

297 În plus, atunci când o întreprindere în poziție dominantă pune efectiv în aplicare o practică care generează un efect de excludere a concurenților acesteia, faptul că rezultatul preconizat nu a fost atins nu este suficient pentru a împiedica încadrarea ca abuz de poziție dominantă în sensul articolului 82 din Tratatul CE.

298 În plus, creșterea cotelor de piață ale anumitor companii aeriene concurente BA, care era mică în valoare absolută, având în vedere valoarea mică a cotelor de piață inițiale ale acestora, nu înseamnă că practicile BA au fost lipsite de efect. În lipsa acestor practici, se poate considera că aceste cote de piață ale concurenților ar fi putut să crească mult mai semnificativ (a se vedea, în acest sens, Hotărârea Compagnie maritime belge transports și alții/Comisia, citată la punctul 243 de mai sus, punctul 149).

299 Prin urmare, fără a comite erori de apreciere, Comisia a reținut că BA a încălcat dispozițiile articolului 82 din Tratatul CE aplicând agenților de voiaj din sectorul transportului aerian din Regatul Unit sisteme de prime de rezultat discriminatorii față de anumiți beneficiari ai acestora în raport cu alții și având ca obiect și ca efect, fără un serviciu justificat din punct de vedere economic, recompensarea fidelității acestor agenți față de BA și, prin urmare, excluderea companiilor aeriene concurente atât de pe piața britanică de servicii ale agențiilor de voiaj din sectorul transportului aerian și, ca o consecință necesară, de pe piețele britanice de transport aerian.

300 Rezultă că al șaptelea motiv trebuie să fie respins.

*Cu privire la al optulea motiv, întemeiat pe caracterul excesiv al cuantumului amenzii*

Argumentele părților

301 BA consideră că amenda care i-a fost dată, în cuantum de 6 800 000 euro, este excesivă având în vedere Comunicarea Comisiei referitoare la Liniile directe privind metoda de stabilire a amenzilor aplicate în temeiul articolului 15 alineatul (2) din Regulamentul nr. 17 și al articolului 65 alineatul (5) din Tratatul CECO (JO 1998, C 9, p. 3, Ediție specială, 08/vol. 3, p. 69, denumite în continuare „liniile directe”).

302 În primul rând, cuantumul de bază al amenzii, respectiv 4 000 000 euro, care este stabilit pentru a reflecta gravitatea, întinderea și impactul încălcării comise, este prea mare având în vedere punctul 1 A din liniile directe. Potrivit acestui text, trebuie ținut seama, pentru evaluarea gravității încălcării, de capacitatea economică efectivă a autorilor încălcării de a produce daune importante celorlalți operatori, în special consumatorilor. Or, nu s-a stabilit în nici un fel că sistemele de prime ale BA ar fi produs daune consumatorilor.

303 În continuare, potrivit punctului 1 B a treia liniuță din liniile directe, încălcările de lungă durată sunt supuse unei sume suplimentare de 10 % din cuantumul amenzii reținute pentru gravitatea încălcării. Majorarea cuantumul amenzii cu 70 %, adică 10 % pe an începând din 1992, ar fi disproporționată. Durata comportamentului BA ar reflecta progresul

lent cu care Comisia și-a desfășurat ancheta. Pe toată durata procedurii, BA a crezut sincer în compatibilitatea sistemelor sale de stimulente financiare cu dreptul comunitar.

304 În cele din urmă, îndoiala rezonabilă pe care o are BA cu privire la faptul că sistemele sale de prime au reprezentat o încălcare și colaborarea totală a acesteia cu Comisia pe toată durata procedurii administrative ar constitui circumstanțe atenuante care implică o reducere a amenzi în temeiul punctului 3 din liniile directoare.

305 Comisia susține că abuzul de poziție dominantă constatat în speță trebuie să fie privit drept o încălcare gravă a dreptului comunitar al concurenței. Sistemele de reduceri exclusive au fost deja condamnate în trecut. Importanța costurilor de călătorie în economia britanică a fost subliniată și a fost observat că, în pofida liberalizării transporturilor aeriene, BA și-a păstrat cotele medii de piață pe piețele britanice de transport aerian.

306 Articolul 82 din Tratatul CE nu urmărește numai practicile care pot produce daune imediate consumatorilor, ci deopotrivă și practicile care le produc prejudicii aducând atingere unei structuri de concurență efectivă.

307 Mai mult, abuzurile de poziție dominantă care constau în special în discriminare, comportamente de excludere, reducerile de fidelitate acordate de o întreprindere aflată în poziție dominantă pentru excluderea concurenților acesteia de pe piață sunt caracterizate drept „încălări grave” a liniilor directoare.

308 Practicile abuzive aflate în litigiu au debutat în 1992 în ceea ce privește anumiți agenți de voiaj. Din ianuarie 1998 până în martie 1999, sistemul de prime de rezultat a extins comportamentul abuziv față de toți agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit și și-a consolidat efectele față de agenții părți la acorduri comerciale. Durata acestor practici justifică o majorare de 70 % a amenzi acordate în funcție de gravitatea încălcării.

309 Durata procedurii administrative, al cărei caracter rezonabil se apreciază în funcție de circumstanțe proprii fiecărei cauze (Hotărârea Irish Sugar/Comisia, citată la punctul 241 de mai sus, punctul 278), nu a fost excesivă și nu ar explica durata încălcărilor constatate.

310 Încetarea încălcărilor de la primele intervenții ale Comisiei ar constitui, potrivit liniilor directoare, o circumstanță atenuantă. După primirea comunicării privind obiecțiunile din 20 decembrie 1996, BA a extins la toți agenții de voiaj stabiliți în Regatul Unit sistemele de prime de rezultat aplicate până atunci celor care realizau un anumit volum de vânzări anuale de bilete BA.

#### Aprecierea Tribunalului

311 Întrucât articolul 82 din Tratatul CE penalizează chiar și atingerea obiectivă adusă structurii concurenței (Hotărârea Curții din 21 februarie 1973, Europemballage și Continental Can/Comisia, 6/72, Rec., p. 215, punctul 26), argumentul BA întemeiat pe lipsa dovezii prejudiciului cauzat consumatorilor de sistemele de prime ale acesteia nu poate fi acceptat.

312 BA nu poate să critice majorarea cuantumului de bază a amenzii acordate făcând referire la progresul lent al cercetării făcute de Comisie, a cărei durată a fost în mod incontestabil prelungită ca urmare a faptului că BA a continuat să persiste în comportamentul său nelegal și ca urmare a agravării acestuia.

313 Într-adevăr, din luna următoare audierii care a urmat primei comunicări privind obiecțiunile, desfășurată la 12 noiembrie 1997, BA a consolidat efectele anticoncurențiale ale sistemului său inițial de prime de rezultat, extinzându-și noul sistem de stimulente la toate agențiile britanice de voiaj din sectorul transportului aerian.

314 Întrucât BA a ignorat obiecțiile formulate de Comisie cu privire la primul sistem de prime de rezultat, nu se poate considera că aceasta a crezut cu bună credință, pe toată durata procedurii administrative, în compatibilitatea sistemelor sale de stimulente cu dreptul comunitar al concurenței.

315 În fine, întrucât BA și-a intensificat practicile restrictive de concurență în timpul procedurii administrative, aceasta nu are, de asemenea, temei să invoce colaborarea sa totală cu Comisia pe toată durata acestei proceduri. Comisia i-a refuzat așadar în mod întemeiat BA beneficiul circumstanțelor atenuante.

316 Prin urmare, trebuie confirmat cuantumul amenzii reținute de Comisie, întrucât a fost stabilită la un nivel care corespunde atât liniilor directe, cât și unei sancțiuni corespunzătoare, ținând seama de toate circumstanțele din speță.

317 Rezultă că argumentele BA întemeiate pe caracterul excesiv al amenzii care i-a fost acordată trebuie să fie respinse.

318 Din toate dezvoltările de mai sus rezultă că acțiunea trebuie respinsă în totalitate.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

319 Potrivit articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.

320 Întrucât BA a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata propriilor cheltuieli, cât și a cheltuielilor efectuate de Comisie și de Virgin, intervenientă, conform pretențiilor prezentate de acestea în acest sens.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera întâi)

declară și hotărăște:

**1) Respinge acțiunea.**

**2) Obligă reclamanta la plata propriilor cheltuieli de judecată, precum și a cheltuielilor de judecată efectuate de Comisie și de intervenientă.**

Vesterdorf

Jaeger

Legal

Pronunțată în ședință publică la Luxemburg, la 17 decembrie 2003.

Grefier  
H. Jung

Președinte  
B. Vesterdorf