

РЕШЕНИЕ НА ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯ СЪД (първи състав)

17 декември 2003 година*

„Конкуренция - Злоупотреба с господстващо положение - Компетентност на Комисията - Дискриминация между въздухоплавателните дружества - Съответния продукт и географски пазар - Връзка между пазарите на продуктите, за които се предполага, че са засегнати - Правно основание на оспорваното решение - Съществуване на господстващо положение - Злоупотреба с господстващо положение - Пропорционалност на сумата на глобата”

По дело T-219/99

British Airway plc, установено в Waterside (Обединеното кралство), за което се явява г-н W. Allan и O. Black, solicitors, M. W. Wood и г-жа H. Davies, barristers, със съдебен адрес в Люксембург,

ищец

срещу

Комисията на Европейските общности, за която се явява г-н M. Erhart, в качеството на представител, и г-н A. Barav, barrister, със съдебен адрес в Люксембург,

ответник,

подпомагана от

Virgin Atlantic Airways Ltd, регистрирано в Crawley (Обединеното кралство), за което се явява г-н P. Binetter, solicitor, N. Green и C. West, barristers,

встъпваща страна,

с предмет иск за отмяна, съгласно член 230 ЕО на Решение 2000/74/ЕО на Комисията от 14 юли 1999 г. относно процедурата по член 82 от Договора за ЕО (IV/D-2/34.780 - Virgin/British Airways) (ОВ 2000 г., L 30, стр. 1),

ПЪРВОИНСТАНЦИОННИЯТ СЪД НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ (първи състав)

* Език на производството: английски.

в състав: г-н В. Vesterdorf, председател, М. Jaeger и Н. Legal, съдии,

секретар: г-н J. Palacio González, администратор,

като взе предвид писмената процедура и след съдебното заседание от 26 февруари 2003 г.,

постанови настоящото

Решение

Предпоставки за спора

1. Съгласно съображение 2 от Решение 2000/74/ЕО на Комисията от 14 юли 1999 г. относно процедурата по член 82 от Договора за ЕО (IV/D-2/34.780 — Virgin/British Airways) (ОВ 2000 г., L 30, стр. 1; наричано по-нататък „оспорваното решение”), British Airways plc е най-голямата британска въздухоплавателно дружество. Тя оперира с централна мрежа, разположена на летищата в зоната на Лондон. През съответният период, тяхната мрежа от планирани маршрути обслужва 15 дестинации в Обединеното кралство и 155 международни дестинации в 72 страни. През 1997 г. British Airways са определени за първи в света по отношение на международните планирани прелетени пътник-километри и на девето място за общите международни и вътрешни планирани прелетени пътник-километри.
2. Общият оборот на British Airways през годината до 31 март 1998 г. е бил 8 642 милиона GBP (английски лири), от които са били отделени чиста печалба от 460 милиона GBP. През същата година в British Airways работят средно 60 675 човека.
3. Virgin Atlantic Airways Limited (наричани по-нататък „Virgin”) е частно дружество, регистрирано съгласно английското право, която извършва определени пътнически услуги по определен брой международни маршрути. През 1997 г., те са 21-ви в света по отношение на международните планирани прелетени пътник-километър и 31-ви за общите международни и вътрешни планирани прелетени пътник-километри. Оборътът на Virgin през годината до 30 април 1998 г. е бил приблизително 942 милиона GBP. Те са наели приблизително 4 522 човека в края на 1997 г.
4. British Airways сключват споразумения с пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство и акредитирани от Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), които им дават право на основната стандартна комисионна върху техните продажби на билети на British Airways. Между 1976 г.

и 1997 г., тази комисионна възлиза на 9 % от продажбите на международни билети и на 7,5 % от продажбите за вътрешни полети.

5. В допълнение на основната система за комисионни, British Airways сключват споразумение с пътническите агенции на Международната асоциация за въздушен транспорт, състоящи се от три различни системи от финансови стимули: търговски споразумения, общи споразумения и накрая, схема за получаване на премии при постигнат резултат.

Търговски споразумения и общи споразумения

6. Първата система от финансови стимули, създадена от British Airways се състои от „търговски споразумения“, които дават право на определени пътнически агенции от Международната асоциация за въздушен транспорт, действащи в Обединеното кралство да получават допълнителни плащания към техните основни комисионни, а именно:

- Премия при изпълнение, към която се добавят определени специални премии, които се определят според обема на прелетените сектори на British Airways;
- Парична сума от фондове за пътнически агенции, които да се използват за обучение на служителите;
- Парична сума от фондове за развитие на търговията, създадени от British Airways с цел увеличаване техните приходи и чиито ресурси са били използвани от всяка агенция за финансиране на промоционални проекти в полза на British Airways.

7. Търговски споразумения също изискват от пътническите агенции от Обединеното кралство да не третират по-малко благоприятно British Airways, от това, което те са се съгласили за другите въздухоплавателни дружества, и по-специално по отношение на представянето на техните билети, продукти, брошури и разписания.

8. Тези търговски споразумения, сключени по едно време за период от една година, по принцип са били запазени за пътническите агенции на Международната асоциация за въздушен транспорт, действащи в Обединеното кралство, с повече от 500 000 GBP годишни продажби на билети на British Airways (по-нататък „приходи от летене“). На пътническите агенции с годишни прелетени приходи, надвишаващи 500 000 GBP, но под 10 милиона GBP, са били предлагани стандартни търговски споразумения. Тези от тях с прелетени приходи, надвишаващи 10 милиона GBP, сключват търговски споразумения, които са индивидуално договаряни с British Airways.

9. Премиите при изпълнение са били изчислявани по увеличаваща се скала, въз основа на това в каква степен пътническата агенция е увеличила стойността на продажбите си на билети на British Airways. Като допълнение към общата система за премии, определени маршрути дават право на специални премии при постигнат резултат.

10. Премиите при постигнат резултат или специалните премии са били изплащани на пътническите агенции, които са увеличили продажбите си на билети на British Airways от едната година към следващата. Въпреки, че като основно правило нито една от тези две премии не са били плащани по отношение на прелетените сектори от British Airways в Обединеното кралство, тези сектори са били вземани предвид при изчисляването на това дали целените продажби са били постигнати, тъй като тези цели са били изчислявани по отношение на глобалния прелетен оборот, включително дългите, къси и вътрешни полети.

11. Като допълнение на търговските споразумения, British Airways сключват втори вид споразумение за финансови стимули (обща споразумения) с три пътнически агенции на Международната асоциация за въздушен транспорт. За зимния сезон 1992/1993 г. British Airways създават общи програми за финансови стимули с три пътнически агенции, които им дават право да получават допълнителни комисионни, изчислени съобразно растежа на дяла на British Airways в техните световни продажби.

12. На 9 юли 1993 г., Virgin подават жаба в Комисията, насочена по-специално срещу търговските споразумения.

13. Комисията решава да образува производство по отношение на търговски споразумения на British Airways с пътническите агенции от Обединеното кралство и приема изложение на възраженията срещу British Airways на 20 декември 1996 г. На заседанието от 12 ноември 1997 г., British Airways представят своето устно становище.

Нова система за получаване на премии при постигнат резултат

14. На 17 ноември 1997 г., British Airways изпращат на всички пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство, писмо, в което обясняват подробно действието на третия вид споразумение за финансови стимули, представляващо нова система за получаване на премии при постигнат резултат, която се прилага от 1 януари 1998 г. (нова система за получаване на премии при постигнат резултат).

15. В допълнение на новия процент на основната еднаква за всички комисионна от 7 %, който оттогава се прилага по отношение на всички билети, продадени в Обединеното кралство, всяка пътническа агенция може да получи допълнителна комисионна до 3 % за международни билети и до 1 % за вътрешните билети. Размерът на допълнителните променливи елементи за вътрешните и

международни билети е зависил от резултатите на пътническите агенции в продажбите на билети на British Airways. Резултатите на пътническите агенции се измерват от общите прелетени приходи, произлизащи от продажбата на билети на British Airways, издадени от една пътническа агенция през един календарен месец, в сравнение с този постигнат през съответния месец през предишната година.

16. Съгласно новата система за премии при постигнат резултат, всеки процент подобряване в нивото на изпълнение над прага от 95 % носи на пътническата агенция допълнителен променлив елемент от 0,1 % чрез допълнителна комисионна върху продажбите на международни билети и допълнение към основната комисионна от 7 %. За продажбата на вътрешни билети, променливият елемент е бил 0,1 % за всеки 3 % увеличение в продажбите над прага от 95 %. Максималният променлив елемент, който се плаща на пътническите агенции съгласно новата система за премии при постигнат резултат е бил 3 % за международни билети и 1 % за вътрешни билети за ниво на постигнати резултати от 125 % или повече и в двата случая.

17. Например, нивото на изпълнение на една пътническа агенция за определен календарен месец е било 112 %, променливият елемент за международни билети е бил 1,7 % $(112 - 95) \times 0,1 \%$ от международните прелетени приходи за този календарен месец. От друга страна, при това ниво на изпълнение, променливия елемент за вътрешни билети е бил 0,5 % $(112 - 95) \pm 3 \times 0,1 \%$ от вътрешните прелетени приходи за този календарен месец. Плащанията на променливите елементи съгласно система за премии при постигнат резултат са се извършвали всеки месец.

18. Новата система за премии при постигнат резултат първоначално е била определена да продължи до 31 март 1999 г. За м. декември 1997 г., British Airways създават преходна система, чрез която новата система за премии при постигнат резултат се е използвала върху преди съществуващите стандартни комисионни от 9 % и 7,5 % съответно за международните и вътрешните билети. На 8 февруари 1999 г., British Airways обявява, че тази система няма да се поднови за 1999/2000 г.

19. На 9 януари 1998 г., Virgin подават допълнителна жалба срещу новата система за премии при постигнат резултат на British Airways. На 12 март 1998 г., Комисията приема допълнителното изявление на възраженията по отношение на тази нова система.

Решение на Комисията

20. На 14 юли 1999 г., на основание Регламент № 17 на Съвета от 6 февруари 1962 г: Първият регламент по прилагането на членове (81) и (82) от Договора (ОВ,1959-1962 г.,13, стр. 204), Комисията приема оспорваното решение, постановявайки, че всяка въздушна линия, обслужвана от British Airways до и от

летищата в Обединеното кралство е била потенциално отделен пазар за услуги, предоставяни от въздушния транспорт (съображение 80), и че съответния географски пазар за въздушен транспорт е бил пазарът на Обединеното кралство (съображение 83).

21. Съгласно съображение 31 от оспорваното решение, пътническите агенции предоставят на въздухоплавателните дружества услуги, състоящи се в рекламиране на въздушнотранспортните услуги, предоставяни от въздухоплавателните дружества, помагайки на пътниците да изберат подходящите услуги и на предприятията при извършването на административната работа по продажбата на билети, като получават пари от пътниците и ги привеждат на въздухоплавателно дружество та. Срещу тези услуги, въздухоплавателните дружества заплащат комисионни на пътническите агенции, които се основават на продажбите на билети, направени чрез тези пътнически агенции.

22. Тогава Комисията твърди, че British Airways са купувач в господстващо положение на пазара в Обединеното кралство за услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, особено поради процента, който продажбите на билети на British Airways представлява от общите продажби на самолетни билети, извършени извън територията на Обединеното кралство съгласно смеха за постигнато споразумение за пътническите агенции, действащи чрез Международната асоциация за въздушен транспорт (съображения 90 и 91).

23. В съображения 29 и 30 от оспорваното решение, Комисията описва подробно действието на търговски споразумения и на новата система за получаване на премии при постигат резултат, както следва:

„(29) Схемите за комисионни за пътническите агенции, описани по-горе има една обща отличителна характеристика. Във всички случаи изпълнението на целта за увеличаване на продажбите води до увеличаване в комисионната, плащана за всички продадени от пътническата агенция билети, а не само за билетите продадени над постигнатата цел. Според (маркетингово споразумение) схемите, паричната премия за един билет, която се изплаща на пътническата агенция, се увеличава за всички продажби на билети. В (схемата за премии при постигнат резултат) процентът комисионна, който се плаща, се увеличава за всички билетни продажби от пътническата агенция. Това означава, че когато една пътническа агенция е близо до една от целите за увеличаване на комисионния процент, продавайки сравнително малко допълнителни билети на British Airways, може да постигне голям ефект върху своята печалба от комисионната. Обратно на това, конкурент на British Airways, който иска да даде на пътническа агенция финансов стимул за да отклони някои продажби от British Airways към друга конкурентна въздухоплавателно дружество, ще трябва да плати много по-висока комисионна от British Airways за всички билети, продадени от нея, за да преодолее този ефект.

(30) Един пример ще поясни този ефект от схемата за комисионни на British Airways. Ако се предположи, че продажбите на международни самолетни билети от една пътническа агенция възлизат на 100 000 GBP на месец в определената година. Ако пътническата агенция продава на стойност 100 000 GBP от международните самолетни билети на British Airways на месец, тя ще спечели основна комисионна от 7 % и премия за постигнат резултат от 0,5 % $((100 - 95) \times 0,1 \%)$, което право общ доход от комисионна от продажбите на международните самолетни билети на British Airways от 7 500 GBP $(100\,000 \times (7\% + 0,5\%))$. Ако пътническата агенция насочи 1 % от своите продажби на международни билети към конкурент на British Airways, нейната премия за постигнат резултат би се намалила до 0,4 % $((99 - 95) \times 0,1 \%)$ и този намален процент би се прилагал за всички продажби на билети на British Airways от тази пътническа агенция. Печалбата на пътническата агенция от комисионната от продажбата на международни билети на British Airways би спаднал до 7 326 GBP $(99\,000 \times (7\% + 0,4\%))$. Намалението от 1 000 GBP в продажбата на международни билети на British Airways води да спад от 174 GBP в печалбата комисионната. Може да се каже, че страничната комисионна ще бъде 17,4 %. На практика, това означава, че конкурент на British Airways, който може да предложи полети, които да заместят 1 000 GBP от продажбите на пътническата агенция на билети на British Airways, би трябвало да предложи комисионна от 17,4 % върху тези билети за да компенсира пътническата агенция за загубите ѝ от доходи от комисионната на British Airways. Въпреки, че British Airways също трябва да предложат този висок страничен процент на комисионната за да увеличат своята продажби на билети, това представлява предимство пред новите участници, които трябва да предложат този висок процент комисионни за всичките си продажби (...).

Този ефект се увеличава, ако броят на въпросните билети е по-малък процент от прага за продажба на билети на British Airways, поставен на пътническата агенция. Този ефект също така се увеличава, ако въпросната пътническа агенция не само печели допълнителна комисионна според системата за премии при постигнат резултат, но също така може да спечели премии според маркетинговото споразумение.

24. В оспорваното решение Комисията постановява, че като прилага търговски споразумения и нова система за премии според резултата на самолетните пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство, British Airways злоупотребяват с господстващото си положение на пазара в Обединеното кралство за услугите на самолетните пътнически агенции (съображение 96).

25. Използването от British Airways на системи за премии при постигнат резултат по отношение на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, представлява злоупотреба с господстващо положение на първо място в това, че има за резултат насърчаване на тези пътнически агенции да поддържат и увеличават техните продажби на билети на British Airways отколкото да продават услугите си на конкурентите на British Airways, тези финансови премии безусловно не зависят от обема на продадените от тези пътнически агенти билети

на British Airways (съображение 102) и на второ място, че има за резултат налагане на въпросните пътнически агенции на различни условия за еднакви сделки (съображение 109).

26. Накрая, Комисията приема становището, че поведението на злоупотреба на British Airways на пазара на услугите на самолетните пътнически агенции в Обединеното кралство има за резултат разрушаване на конкуренцията между British Airways и другите въздухоплавателни дружества на пазара в Обединеното кралство за услугите на въздушния транспорт (съображения 103 и 111).

27. Поради това, диспозитива на оспорваното решение съдържа следното:

„Член 1 (British Airways) нарушават член 82 (ЕО) като използват системи за комисионни и други финансови премии за пътническите агенции в Обединеното кралство, от които закупуват предлаганите от тях услуги, като възнаграждават лоялността им и създават дискриминация между тях, което има за цел и резултат изключване на конкурентите на British Airways от пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство.

Член 2 С настоящото (British Airways) се глобяват с 6,8 милиона EUR за нарушенията, посочени в член 1.

(...)”

Процедура

28. С искова молба, подадена в регистратурата на Първоинстанционния съд на 1 октомври 1999 г., British Airways предявяват иск за отмяна на оспорваното решение, за което са били уведомени на 27 юли 1999 г.

29. С молба, подадена на 10 април 2000 г., Virgin искат да встъпят в това производство в подкрепа на Комисията.

30. С молба, подадена в регистратурата на Съда на 25 април 2000 г., Air France също искат да встъпят в това производство в подкрепа на иска за отмяна на British Airways, в която твърди, че решаването на настоящия спор ще повлияе върху становището, което Комисията ще приеме в производството срещу системите за търговски финансови премии, използвани от Air France към пътническите агенции.

31. С Определение от 9 февруари 2001 г., молбата за встъпване на Virgin е била допусната, както и искането на British Airways определени документи да бъдат считани за поверителни по отношение на Virgin.

32. Въпреки това, молбата за встъпване на Air France е била отхвърлена, на основание, че нямат интерес от решаването на настоящия спор, тъй като

въздействието, което може да окаже решението върху спорно решение, което Комисията може да приеме срещу Air France, е извън предмета на настоящото производство.

33. С решение на Първоинстанционния съд, съдията-докладчик е бил преместен в първи състав, към което следователно се прехвърля и делото.

34. В резултат на доклада, представен от съдията-докладчик, Първоинстанционният съд (първи състав) решава да открие устната процедура. Чрез организационни процесуални мерки, той разпорежда British Airways и Комисията да отговорят на определени въпроси. British Airways и Комисията изпълняват тези изисквания в предписаните срокове.

35. На заседанието от 26 февруари 2003 г., страните представят устните си становища и отговарят на устните въпроси, поставени от Съда.

Заклучения на страните

36. Ищецът иска Съдът да:

- Отмени изцяло оспорваното решение;
- Постанови Комисията да заплати разноските.

37. Комисията, подкрепяна от Virgin, иска Съдът да:

- Отхвърли иска;
- Постанови ищецът да заплати разноските.

Законодателство

38. В подкрепа на своя иск, British Airways предоставят осем възражения, в които твърдят, че Комисията не притежава компетентност, че е нарушила принципа на недискриминация, че неправилно е определила стоката и географския пазар, че няма достатъчно близка връзка между пазарите на стоките, които се предполага, че са нарушени, че Комисията е приела оспорваното решение на неправилно правно основание, че не съществува господстващо положение, че не съществува злоупотреба с господстващо положение и накрая, че глобата е прекомерна.

Първото възражение, в което се твърди, че Комисията не притежава компетентност

Аргументи на страните

39. British Airways твърдят, че като на 14 юли 1999 г. е приела оспорваното решение Комисията е превишила компетентността си, тъй като всички нейни членове, които са подали оставки на 16 март 1999 г. за да избегнат вот на недоверие от Парламента, са имали правомощието да се занимават само с текущите задачи по смисъла на член 201 ЕО, приложим по аналогия, до назначаването на членовете на новата Комисия на 15 септември 1999 г.

40. Според British Airways, причините за наложените с член 201 ЕО ограничения върху дейността на Комисията, които обхващат преди всичко внасянето в Парламента на конституционното право да се смене политическия мандат на Комисията, са, както твърдят British Airways, също толкова валидни при доброволна оставка на Комисията като орган, какъвто е и настоящия случай, както и при вот на недоверие от Парламента.

41. За разлика от принудителното освобождаване на членовете на Комисията от длъжност съгласно член 215, алинея 4 ЕО предвижда, че в случаи на освобождаване членовете на Комисията остават на длъжността си, докато не бъдат сменени, текущите дела, с които членовете на Комисията продължават да се занимават по силата на член 201, алинея втора ЕО обхващат всекидневните дейности на Комисията. Това изключва нови политически инициативи като оспорваното решение, към което Комисията очевидно е имала за цел да използва прецедент, приложим за въздухоплавателните дружества, притежаващи пазарни позиции, подобни на British Airways.

42. British Airways твърдят, че дори ако се приложи член 215 ЕО, той не дава правомощие на Комисията да приеме оспорваното решение. Първата алинея от този член предвижда, че задълженията на член на Комисията се прекратяват, когато той подаде оставка. Задълженията включват и решения като настоящото, чрез които се прилага член 82 ЕО, както е изтъкнато от условията по член 213, параграф 2 ЕО, който изисква Комисията да бъде напълно независима при изпълнението на задълженията си.

43. Комисията оспорва, че в отсъствието на вот на недоверие от Парламента, член 201 ЕО, не се прилага, дори по аналогия, при доброволна оставка на всички членове на Комисията, дори направена по едно и също време, тъй като този случай се обхваща от член 215 ЕО.

44. Тъй като член 215 ЕО не налага ограничения върху техните правомощия, членовете на Комисията имат право и са длъжни да упражняват предоставените им от Договора правомощия до назначаването на техен заместник.

45. Във всички случаи, оспорваното решение не представлява нова политическа инициатива, а е част от текущите задачи на Комисията.

Заклучения на Съда

46. Член 201 ЕО гласи следното:

„Ако е направено предложение за вот на недоверие относно дейността на Комисията, Европейският Парламент не може да проведе гласуване по него, преди да са изтекли най-малко три дни от представянето на предложението и гласуването и само явно.

Ако вотът на недоверие бъде подкрепен с най-малко две трети от подадените гласове, представляващи мнозинство от членовете на Европейския парламент, членовете на комисията са длъжни да подадат колективна оставка. Те продължават да се занимават с текущите дела, докато бъдат заменени в съответствие с член 214. В този случай, мандатът на членовете на Комисията, назначени за да ги сменят, изтича на датата, на която би изтекъл мандатът на членовете на Комисията, задължени да подадат колективната оставка.”

47. В допълнение член 215 ЕО предвижда:

„Извън случаите на нормална смяна или смърт, задълженията на член на Комисията се прекратяват, когато той подаде оставка или бъде принудително освободен от длъжност.

Освободеното място се попълва за остатъка на мандата на члена от нов член, който се назначава по общо съгласие на правителствата на държавите-членки. Съветът може, действайки единодушно, да реши, че няма нужда свободното място да бъде попълвано.

В случай на оставка, принудително освобождаване от длъжност или смърт, председателят се заменя за остатъка от неговия мандат. При смяна на председателя се прилага процедурата, предвидена в член 214, параграф 2.

Освен в случая на принудително освобождаване от длъжност по член 216, членовете на Комисията остават на длъжността си докато бъдат сменени.”

48. С писмо от 16 март 1999 г., председателят на Комисията, г-н Santer, уведомява председателстващия конференцията на представителите на правителствата на държавите-членки за решението на членовете на Комисията да подадат колективна оставка и да оставят мандата си в ръцете на правителствата на държавите-членки. В това писмо, председателят и членовете на Комисията заявяват, по-специално, че с оглед на член 215, алинея 4 ЕО, ще изпълняват задълженията си докато бъдат заместени съобразно процедурата, предвидена в Договорите.

49. В съобщение от 22 март 1999 г., Съветът, считайки, че е необходимо да се назначи нова Комисия колкото е възможно по скоро, изразява желанието си, до това време членовете на настоящата Комисията да продължат да изпълняват задълженията си в съответствие с Договорите.

50. От член 201 ЕО става ясно, че членовете на Комисията не са длъжни да подават оставка като колективен орган по смисъла на последното изречение от втора алинея от настоящия член, освен ако Парламентът не гласува първо вот на недоверие съгласно условията, определени в същия член.

51. В отсъствието на такъв вот, какъв е настоящия случай, отделните оставки на всички членове на Комисията, дори подадени едновременно, представляват сценарии, който излиза извън приложното поле на разпоредбите на член 201 ЕО.

52. Фактът, че членовете на Комисията могат да поемат политическа отговорност като подадат оставка като колективен орган е правно ирелевантен в това отношение. Във връзка с организацията на правомощията на Общността, изборът на правно основание на една мярка не зависи само от убеждението на институцията, а трябва да се основава на обективни фактори, които подлежат на съдебен контрол (вж. в този смисъл дело 45/86 Комисия/Съвет, *Rescueit*, стр. 1493, точка 11).

53. Следователно Съдът приема становището, че за целите на член 215, първия алинея ЕО, задълженията на съответните членове на Комисията се прекратяват, когато те подадат оставка, като едновременният характер на тези индивидуални оставки не може да постави под съмнение доброволния характер на всяка от тях.

54. Освен това, както е посочено като негово основание, Решение 1999/627/ЕО, ЕОВС, Евратом на представителите на правителствата на държавите-членки на Европейските общности от 15 септември 1999 г. за назначаване на председател и членове на Комисията на Европейските общности (ОВ 1999 г., L 248, стр. 30) се основава, по-специално, на член 215 ЕО.

55. Като се заявява в член 215, алинея 1 ЕО, че задълженията на членовете на Комисията се прекратяват при подаване на оставка, създателите на Договора са имали за цел главно да определят правното основание за прекратяване на задълженията на членовете на Комисията по време на техния мандат, без да имат намерение да забранят на подалите оставка членове на Комисията да изпълняват нормалните си задължения докато техните оставки не влязат в сила на датата на действителното заместване.

56. Следва, че заинтересуваните лица остават на длъжност докато са били заместени на 15 септември 1999 г., в съответствие с разпоредбата на член 215, алинея 4 ЕО. Следователно те разполагат с пълните си правомощия до тази дата.

57. Следователно, като приела оспорваното Решение на 14 юли 1999 г. Комисията не е превишила своите правомощия.

58. Следователно, първото възражение трябва да се отхвърли.

Второто възражение, в което се твърди, че е нарушен принципът на недискриминация

Аргументи на страните

59. British Airways обвиняват Комисията в неспазване на принципа на недискриминация и за това, че са ги поставили в много неизгодна конкурентна позиция като в оспорваното решение са им забранили да използват схемите за получаване на премии при постигнат резултат за пътническите агенции в Обединеното кралство, без да приеме подобно решение срещу другите въздухоплавателни дружества, които притежават поне същата силна позиция на пазара, подобна на тази, приписана на British Airways от Комисията, и които използват същите схеми за финансови премии.

60. British Airways твърдят, че и фактът, че Virgin са подали жалба, не оправдава приемането на решение за образуване на производство за нарушение само срещу British Airways. Свободата на Комисията да разпределя ресурсите си по висящи дела, не може да води до дискриминация, и по-специално, дискриминация, която сама има антиконкурентно действие във вреда на предприятието, срещу което е образувано производството.

61. Комисията не намира нищо дискриминиращо в приемането на оспорваното решение шест години след като Virgin са подали своята жалба. Тя твърди, че има свободата да определя различни приоритети по делата, образувани пред нея, в зависимост от интересите на Общността (по дело T-24/90 Automec/Комисия, Rescueil, стр. II-2223, точка 77).

62. Според съобщението за пресата относно „Принципите относно комисионните на пътническите агенции”, издадено на същия ден, когато е било прието оспорваното решение, това решение представлява първа стъпка при регулирането на комисионните, плащани от въздухоплавателните дружества на пътническите агенции. Посочените в това съобщение за пресата принципи също дават ясна насока за другите въздухоплавателни дружества, които се намират в подобно на British Airways положение и Комисията заявява, че ще предприеме всички необходими мерки за да гарантира, че тези принципи са спазени от другите въздухоплавателни дружества в подобно положение.

63. Оспорваното решение не води до неблагоприятен резултат за British Airways на географските пазари извън пазара на Обединеното кралство. Комисията твърди, че когато не заема господстващо положение на тези други пазари, British Airways могат да използват схеми за финансови премии за да се противопоставят на схемите, използване от техните конкуренти.

64. В допълнение, фактът, че други въздушни превозвачи, действащи в Обединеното кралство са предлагали различни схеми за получаване на премии на самолетните пътнически агенции, няма отношение по оспорваното решение,

което засяга British Airways в качеството им на господстващо предприятие на пазара на самолетните пътнически агенции в Обединеното кралство, поради специалната отговорност, която се носи от такова предприятие.

Заклучения на Съда

65. За да се обвини Комисията в дискриминация, трябва да се докаже, че е третирила подобни случаи по различен начин, като така е поставила някои в неблагоприятно положение спрямо други, без такава диференциация да бъде обоснована от съществуването на съществени обективни различия (Решение на Първоинстанционния съд от 7 юли 1999 г., *Wirtschaftsvereinigung Stahl/Комисия*, по дело T-106/96, *Recueil*, стр. II-2155, точка 103).

66. Фактът, че търговец в положение, подобно на това на ищеца, не е бил признат от Комисията в това, че е извършил нарушение, не може във всички случаи да представлява основание да се отхвърлят констатациите на ищеца по нарушението, при условие, че то е доказано (Решение на Съда от 31 март 1993 г., *Ahlström* и др./Комисия, по съединени дела C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 и от C-125/85 до C-129/85, *Recueil*, стр. I-1307, точка 146).

67. Освен това, възражението е основано на основното твърдение, което не е потвърдено от доказателствата, че схемите за финансови премии, използвани за пътническите агенции от конкурентите на British Airways, са били незаконни съобразно членове 81 ЕО и 82 ЕО.

68. Освен това, като се остави настрана фактът, че оспорваното решение следва подадената още през 1993 г. жалба от Virgin срещу British Airways, за да гарантира ефективното прилагане на разпоредбите на конкуренцията в Общността, Комисията, както е действала по настоящото дело, има право да определя различни приоритети на подадените пред нея жалби (Решение на Съда от 4 март 1999 г., *Ufex* и др./Комисия, по дело C-119/97 P, *Recueil*, стр. I-1341, точка 88) съобразно интересите на Общността, преценени по отношение на обстоятелствата по всяко дело и по-специално на фактическите и правни елементи, които са ѝ представени (Решение *Automec/Комисия*, упоменато в точка 61 по-горе, в точка 86).

69. В това отношение, Комисията е длъжна по всяко дело да оцени сериозността на предполагаемото ограничаване на конкуренцията (Решение на Първоинстанционния съд от 13 декември 1999 г., *SGA/Комисия*, по съединени дела T-189/95, T-39/96 и T-123/96, *Recueil*, стр. II-3587, точка 53) и, какъвто е настоящият случай, от колко време е подадена молбата. Комисията има задължението да приключи разследването си в разумен срок (вж. в този смисъл Решение на Първоинстанционния съд от 22 октомври 1997 г., *SCK* и *FNK/Комисия*, по съединени дела T-213/95 и T-18/96, *Recueil*, стр. II-1739, точки 55 и 56).

70. Когато Комисията е изправена пред многобройни фактори, какъвто е и настоящия случай, които повдигат съмнение за антиконкурентно поведение от страна на няколко големи предприятия в същия икономически сектор, тя има правото да насочи усилията си върху едно от съответните предприятия, като се насърчат икономическите оператори, за които се предполага, че са понесли вреди в резултат на възможното антиконкурентното поведение на другите предприятия, да повдигнат спора пред националните органи (вж. в този смисъл Решение SGA/Комисия, упоменато в точка 69 по-горе, точка 59).

71. Накрая, по време на заседанието, без British Airways да възразяват по тази точка, Комисията заявява, че е започнала разследване срещу осем въздухоплавателни дружества след подадените през м. юни и м. септември 1998 г. от British Airways жалби, и че е информирала British Airways с писмо от 6 февруари 2003 г. за своите намерения да приключи тези производства.

72. Следователно, ако считат, че имат основание да го направят, върху British Airways пада тежестта да представят своите заключения на Комисията в това отношение и да оспорят всички нейни решения да не предприема по-нататъшни действия по техните жалби.

73. Следователно, второто възражение не може да бъде прието.

Третото възражение, в което се твърди, че неправилно е определен съответния продукт и географския пазар

74. Както показва оспорваното решение (вж. точка 22 по-горе), с цел доказване на господстващото положение на British Airways, Комисията е приела становището, че съответния пазар е бил пазара на предоставяните услуги от самолетните пътнически агенции в Обединеното кралство.

Аргументи на страните

75. British Airways оспорват този анализ на Комисията, като твърдят, че дори и да съществува, пазарът на услугите, предоставян от пътническите агенции на въздухоплавателните дружества, не може да съдържа пазарния продукт при наличните по настоящото дело обстоятелства.

76. British Airways твърдят, че Комисията обяснява установените в оспорваните схеми за финансови премии ограниченията върху конкуренцията с положението, което British Airways заемат в качеството им на купувачи на услугите, предоставяни от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство. Като прави това, Комисията се отклонява, на първо място, от своите обикновени методи за определяне на въпросния пазар, като по този начин създава предварително мнение относно констатациите за господстващото положение и в края на краищата за злоупотребата, и на второ място, (от дефинирания подход) в

своите бележки относно определянето на съответния пазар за целите на конкурентното право на Общността (ОВ 1997 г., С 372, стр. 5).

77. Пътническите агенции представляват канал за разпространение, позволяващ на въздухоплавателните дружества да продават места за своите полети и предоставящ функции по извършване на продажби на дребно. Въпреки това, в пазарите за маркови продукти, характерът на конкуренцията се оценява като се вземат предвид по-скоро пазарите за въпросните продукти, отколкото пазарите за купуване на услугите по извършване на продажби на дребно от пунктове за продажба, използване от производителите за да продават своите продукти.

78. British Airways твърдят, че тяхното положение по отношение на пътническите агенции не е подходящия начин за оценка на тяхната пазарна сила. При определянето на пазара на съответния продукт за да се оцени ефектът върху конкуренцията от плащането на пътническите агенции, правилният въпрос е един доставчик на въздушнотранспортни услуги по определен маршрут да може изгодно да увеличи цените си.

79. Както Комисията признава в съображения 80 и 81 от оспорваното решение, дали случаят е такъв или не ще зависи от това до каква степен желаещите да летят по определен маршрут пътници разглеждат полетите по другите маршрути като ефективни заместители. Комисията приема този подход при разглеждането на пътническия самолетен транспорт за и от Обединеното кралство, но погрешно поддържа, че съществува отделен пазар за услугите на самолетните пътнически агенции.

80. Следвайки подхода на Комисията, British Airways твърдят, че ако пазарът на услугите на пътническите агенции за продажба на самолетни билети се свие незначително, то той ще остане релевантния пазар. Но British Airways твърдят, че другите форми на разпространение пречат на заключението, че една въздухоплавателно дружество има пазарна сила, ако притежава преобладаващия дял от разпространението на билети чрез пътнически агенции.

81. На второ място, ако има четири групи на дестинации (Съединени щати, Европа, Африка и Далечния Изток) и един доставчик на въздушнотранспортни услуги, всеки превозвач би могъл да упражнява значителни правомощия върху своите маршрути, свободни от други предприятия. Според анализа на Комисията, не е задължително никоя от тези въздухоплавателни дружества да доминира при купуването на услугите на пътническите агенции, тъй като всяка възлиза само на 25 % от купуването на тези услуги.

82. Накрая, въздухоплавателно дружество, която няма господстващо положение на пазара на услугите на самолетните пътнически агенции и все пак е единствената въздухоплавателно дружество, която лети по определен маршрут или серия от маршрути, може да действа изцяло самостоятелно от своите

конкуренти и агенции доколкото се отнася до тези маршрути. Въпреки това, според анализа на Комисията тази ситуация не попада в обхвата на член 82 ЕО.

83. British Airways добавят, че дори ако услугите на самолетните пътнически агенции на съответния пазар на продуктите, съответният географски пазар е по-широк от Обединеното кралство. По-голямата част от големите агенции действат в няколко страни. Освен това, пътническите агенции все повече работят въздухоплавателни дружества на международна основа, като се доказва от сключването на глобалните споразумения на British Airways с определение пътнически агенции.

84. Комисията отбелязва, че както е посочено в съображение 31 от оспорваното решение, пътническите агенции действат като агенти за въздухоплавателните дружества в качеството им на независими посредници, които предоставят услуги на независима основа (Решение на Съда от 1 октомври 1987 г., VVR, по дело 311/85, Rescail, стр. 3801, точка 20).

85. Предлагащите от пътническите агенции услуги, за които въздухоплавателните дружества им плащат комисионни на основание продажбите на техните билети, се състои от реклама в полза на въздухоплавателните дружества, с които са сключили договори, съдействие на пътниците при избор на съответните въздухоплавателни дружества и полети, издаване на билети, събиране на пари от пътниците и превеждането им на въздухоплавателните дружества.

86. Не съществува пречка да се установи злоупотреба с господстващ положение, извършена от доминиращ купувач, който не освободен от задължението да спазва конкурентното право на Общността.

87. Комисията заявява, че определя самолетните пътнически агенции като отделен пазар (Решение 91/480/ЕИО на Комисията от 30 юли 1991 г. относно производството по член (81) от Договора (по дело № IV/32.659 — Програма за пътническите агенции на Международната асоциация за въздушен транспорт) (ОВ L 258, стр. 18), и е направила същото по отношение на другите пазари, свързани със самолетния транспорт, като компютъризираните системи за резервации (Решение 88/589/ЕИО на Комисията от 4 ноември 1988 г. относно производството по член (82) от Договора (IV/32.318, London European — Sabena) (ОВ L 317, стр. 47).

88. Накрая, Комисията твърди, че ограничаването на съответния географски пазар до Обединеното кралство се оправдава от различни фактори, които локализируют съответните дейности до територията на Обединеното кралство. По-специално, обикновено потребителите запазват билетите си в тяхната страна на местожителство и отношенията между пътническите агенции и въздухоплавателните дружества са създадени на база държава от държава.

Заклучения на Съда

89. В оспорваното решение Комисията е приела становището, че пазарът на продуктите, който трябва да се вземе предвид за да се докаже господстващото положение на British Airways, се състои от услугите, които въздухоплавателни дружества закупуват от пътническите агенции с цел маркетинг и продажба на техните самолетни билети (съображение 72). Според Комисията, тази практика на въздухоплавателни дружества е имала за резултат създаването на пазар за услугите на самолетните пътнически агенции, различен от пазарите на въздушния транспорт.

90. Комисията също така приема становището, че съответният географски пазар в настоящия случай е бил територията на Обединеното кралство, като се вземе предвид националния размер на търговията на пътническите агенции.

91. Според установената съдебна практика (Решение на Съда от 9 ноември 1983 г., Michelin/Комисия, по дело 322/81, Recueil, стр. 3461, точка 37; Решение на Първоинстанционния съд от 30 март 2000 г., Kish Glass/Комисия, по дело T-65/96, Recueil, стр. II-1885, точка 62, потвърдено при жалба с Определение на Съда от 18 октомври 2001 г., Kish Glass/Комисия, по дело C-241/00 P, Recueil, стр. I-7759), за целите на разследването възможното господстващо положение на едно предприятие на даден пазар на продукти и възможностите за конкуренция трябва да се преценят в контекста на пазара, състоящ се от всички продукти и услуги, които по отношение на техните характеристики, са подходящи по-специално за задоволяване на постоянните нужди и са само до ограничена степен заменими с други продукти или услуги. Освен това, тъй като определянето на съответния пазар е полезно при оценката на това дали съответното предприятие е в позицията да попречи на запазването на ефективната конкуренция и се държи в значителна степен независимо от своите конкуренти и доставчици на услуги, както е по настоящото дело, една проверка в този смисъл не може да се ограничи до обективните характеристики само на съответните услуги, а трябва да се вземат предвид и условията на конкуренцията и структурата на търсенето и предлагането на пазара.

92. От писмените документи на British Airways става ясно, че те самите признават съществуването на независим пазар за услугите на самолетни пътнически агенции, тъй като в точка 11.34 от своята искова молба заявяват, че самите пътнически агенции действат на конкурентен пазар, конкурирайки се една с друга за да предоставят възможно най-добрите услуги на техните клиенти.

93. В това отношение, въпреки, че пътническите агенции действат от името на въздухоплавателните дружества, като поемат всички рискове и предимства, свързани със самите транспортни услуги и които сключват договори директно с пътниците, независимо от това пътническите агенции представляват независими посредници, извършващи независима търговия на предоставяне на услуги (вж. в този смисъл Решение VVR, упоменато в точка 84 по-горе, и точка 20).

94. Както заявява Комисията в съображение 31 от оспорваното решение, тази специфична търговия на пътническите агенции се състои, от една страна, от предоставяне на съвети на потенциалните пътници, резервиране и издаване на билети, (и) събиране на цените на транспорта и предаването им на въздухоплавателните дружества, и, от друга страна, в предоставяне на тези въздухоплавателни дружества на реклама и търговски промоционални услуги.

95. В това отношение, самите British Airways заявяват, че пътническите агенции са и ще останат, поне в краткосрочен план, първостепенен канал за разпространение за въздухоплавателните дружества, като им позволяват ефективно да продават места за полетите, които предлагат, и че съществува взаимна зависимост между пътническите агенции и въздухоплавателните дружества, които сами по себе си не са в позицията да продават ефективно своите въздушнотранспортни услуги.

96. Както British Airways също заявяват, пътническите агенции предлагат широк спектър от въздухоплавателни дружества, време на отпътуване и на пристигане, които никоя въздухоплавателно дружество не може. Пътническите агенции филтрират информацията относно различните полети в полза на пътниците, изправени пред развитието на различни въздушнотранспортни структури на билетите, които се появяват от непосредствените ценови системи, водени от въздухоплавателните дружества.

97. По-нататък British Airways признават, че ролята, която играят пътническите агенции при продажбите на самолетни билети обяснява защо въздухоплавателните дружества търсят да им предложат предимства, така че да продават билети за техните полети. По такъв начин незаменимият характер на услугите, които пътническите агенции предоставят на въздухоплавателните дружества, се потвърждава от плащанията, които въздухоплавателните дружества им правят.

98. На края, самите British Airways наблягат, че основните пътнически агенции преговарят индивидуално споразуменията за продажбата на самолетни билети, и че по този начин те са в положение да създават конкуренцията между въздухоплавателните дружества.

99. Този специфичен характер на услугите, предоставяни на въздухоплавателните дружества от пътническите агенции, без никаква сериозна възможност за въздухоплавателните дружества да заместят агенциите за да извършват сами същите услуги, се подкрепя от фактът, че по времето, когато е направена жалбата, 85 % от билетите, продадени на територията на Обединеното кралство, са били подадени чрез посредничеството на пътническите агенции.

100. Следователно, Съдът счита, че услугите на самолетните пътнически агенции представлява икономическа дейност, за която по времето на оспорваното решение въздухоплавателните дружества не са могли да заместят с друга форма

на продажба на техните билети, и че следователно те представляват пазар за услуги от пазара на въздушния транспорт.

101. Що се отнася до факта, че ограниченията върху конкуренцията, които Комисията приписва на схемите за финансови премии на British Airways, произлизат от положението, което British Airways заемат в качеството им не като доставчик, а като купувач на услугите на самолетните пътнически агенции, той е ирелевантен имайки предвид определението на въпросния пазар. Член 82 ЕО се прилага и за предприятия, чиито възможно господстващо положение е доказано, както е настоящия случай, по отношение на техните доставчици и към тези, които могат да бъдат в същото положение по отношение на техните клиенти.

102. Освен това самите British Airways признават по време на заседанието, че е възможно и продавачите и купувачите да имат господстващо положение по смисъла на член 82 ЕО.

103. Следователно British Airways не могат обосновано да оспорят, че за да се определи пазара на въпросния продукт, с оглед оценката на ефекта, който имат финансовите предимства, които те дават на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, върху конкуренцията, е необходимо да се определи дали един доставчик на услуги за въздушния транспорт по определен маршрут може изгодно да увеличи цените си.

104. Такъв параметър, който може да бъде релевантен по отношение на всяка въздухоплавателно дружество, не е такъв вид, че да може да позволи измерването на икономическата мощ на British Airways в качеството им не на доставчик на въздушнотранспортни услуги, а като купувач на услугите на пътническите агенции, по всички маршрути за и от летищата на Обединеното кралство, нито по отношение на всички други въздухоплавателни дружества, разглеждани в същото качество като купувачи на услуги на самолетните пътнически агенции, нито по отношение на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство.

105. Следователно, възраженията на British Airways нямат тежест, що се отнася до това в каква степен приетият от Комисията пазар на продукта има отношение по настоящото дело, се основават на възможното изолиране на продажбата на самолети билети чрез посредничеството на пътническите агенции, на изключителната специализация на въздухоплавателните дружества по географски дестинации и на независимото поведение на въздухоплавателно дружество в монополно положение.

106. Тези аргументи се основават на ситуации, които са или хипотетични или чужди на условията на конкуренцията, действаща на въпросния пазар на съответния продукт, съставен от услугите на самолетните пътнически агенции, и двете намиращи се между агенциите, които предоставят услуги и въздухоплавателните дружества, които ги използват.

107. Следователно, Комисията не е направила грешка в оценката при определяне на съответния пазар на продукта като услугите, предоставяни от пътническите агенции в полза на въздухоплавателните дружества, с цел да се установи, дали British Airways притежават господстващо положение на този пазар в качеството си на такива, които наддават за тези услуги.

108. Що се отнася до това географския пазар да бъде взет под внимание, установената съдебна практика показва, че той може да се определи като територия, на която търговците оперират в едни и същи достатъчно еднакви условия на конкуренция, доколкото се отнася специално до съответните продукти или услуги, без да е необходимо тези условия да бъдат напълно еднакви (Решение на Първоинстанционния съд от 6 октомври 1994 г., Tetra Pak/Комисия, дело T-83/91, Recueil, стр. II-755, точка 91, потвърдено с решение, постановено след обжалване, Tetra Pak/Комисия, C-333/94 P, Recueil, стр. I-5951).

109. Едва ли може да се определи, че в трупашото се множество от случаи, пътниците запазват самолетните билети в тяхната страна по местожителство. Въпреки, че British Airways твърдят, че не всички билети, продадени от пътническите агенции в Обединеното кралство са задължително продадени на жители на тази страна, те признават, че сделките, сключени извън Обединеното кралство не могат да бъдат определени като количество.

110. Освен това, както Комисията е заявила в съображение 83 от оспорваното решение, без възражения от страна на British Airways, правилата на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) относно реда за използване на ваучери вместо самолетни билети предотвратява продадените извън територията на Обединеното кралство билети да бъдат използвани за полети, заминаващи от летищата на Обединеното кралство.

111. Тъй като продажбата на самолетни билети се осъществява на национално ниво, следва, че въздухоплавателните дружества обикновено закупуват услугите за продажба на тези билети на национална основа, както е показано от споразуменията, подписани в този смисъл от British Airways с пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство.

112. Нито е показано някакво съмнение относно факта, че въздухоплавателните дружества структурират техните търговски услуги на национално ниво, че работата на пътническите агенции със самолетни билети се извършва в контекста на националния план на Международната асоциация за въздушен транспорт за банкови разплащания и в настоящото дело чрез Плана за фактуриране и разплащане на Обединеното кралство (Billing and Settlement Plan for the United Kingdom, по-нататък "BSPUK").

113. Нито British Airways са оспорили изявлението на Комисията, че British Airways са прилагали своята схема за премии при постигнат резултата по

отношение на пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство по един начин за цялата територия на тази държава-членка.

114. Нито British Airways са отrekli, че оспорваните финансови премии са се прилагали само относно продажбите на билети на British Airways, извършвани в Обединеното кралство, дори ако тези премии образуват част от сключените споразумения с пътническите агенции, чиито дейности излизат извън една държава-членка.

115. В противоречие на това British Airways твърдят, че фактът, че British Airways са сключили общи споразумения с определени пътнически агенции не може да докаже, че последните работят със въздухоплавателни дружества на международно ниво. Както е посочено в съображение 20 от оспорваното решение, което British Airways не оспорват, тези общи споразумения са били подписани само с три пътнически агенции и само за сезона зима 1992/1993 г. Освен това, тези споразумения са били основно добавени към местните споразумения, направени в съответните страни.

116. Следователно става ясно, че Комисията е сгрешила като е определила съответния географски пазар като пазара в Обединеното кралство, с цели да докаже, че British Airways са имали господстващо положение на този пазар в качеството им на купувач на услугите на самолетните пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство.

117. Следователно възражението, в което се твърди неправилно определяне на съответния пазар на продукта и географския пазар, не може да бъде прието.

Четвъртото възражение, в което се твърди липса на задължителната връзка между засегнатите пазари на продукта

118. В оспорваното решение, Комисията установява въздействие на оспорваните практики върху няколко пазара. Както се заявява по-специално в съображения 111 и 112 от оспорваното решение, Комисията постановява, че схемите за премии при постигнат резултат, използвани от British Airways, са породили дискриминация между пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, на пазара в Обединеното кралство на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, и са довели на първо място до намаляване качеството на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции на другите авиокомпании и на второ място до това, че предоставянето на тези услуги е подлежало на по-малко изгодни условия. Това поведение, с което се извършва злоупотреба от страна на British Airways на пазара на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции след това води и до сериозни антиконкурентни действия на пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство, във вреда на въздухоплавателните дружества, които се конкурират с British Airways (съображения 103 и 113).

Аргументи на страните

119. British Airways оспорват, че достатъчно близката връзка, който се изисква за да се приложи член 82 ЕО, не съществува между, от една страна, пазара в Обединеното кралство на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, за който се предполага, че се доминира от British Airways и, от друга страна пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство, в който British Airways не заемат господстващо положение.

120. Те твърдят, че анализът на Комисията не е аргументиран в това, че счита, че успеха на British Airways на пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство ги поставя в господстващо положение на пазара в Обединеното кралство на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, чиято злоупотреба има неблагоприятен ефект върху пазарите на въздушния транспорт.

121. След това British Airways твърдят, че техният дял на пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство е много малък за да доведе до съмнения, и че тяхното положение като купувачи на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции в Обединеното кралство не им позволява да контролират предоставянето на тези услуги.

122. Комисията заявява, че е определила пазара, съставен от услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство, в който British Airways заемат господстващо положение и са злоупотребили с него, поради незаконосъобразна дискриминация между тези оператори и изключващия ефект, което тяхното поведение произвежда на този същия пазар. Тя също така взема предвид и изключващия ефект на тази злоупотреба върху конкурентите на въздухоплавателни дружества на пазара на въздушния транспорт за и от Обединеното кралство.

123. В свое решение Tetra Pak (Решение от 6 октомври 1994 г., Tetra Pak/Комисия, упоменато в точка 108 по-горе, в точка 113), Първоинстанционният съд набляга, че член 82 ЕО не дава изрични указания що се отнася до изискването за това къде на пазара на стоките или услугите се е извършила злоупотребата, а Съдът на Европейските общности постановява (Решение от 14 ноември 1996 г., Tetra Pak/Комисия, упоменато в точка 108 по-горе, точка 24), че оценката на Първоинстанционния съд не може да се обори по тази точка.

124. Въпреки, че настоящото дело се различава от Tetra Pak, в това че злоупотребата на British Airways с тяхното господстващо положение води до въздействие върху вътрешния пазар и другите пазари, Комисията твърди, че не може да съществува съмнение, че пазарът на Обединеното кралство за услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции поддържа близки връзки с пазарите за въздушен транспорт от, в и за Обединеното кралство.

125. Встъпващата страна Virgin напомня, че British Airways оспорват независимото съществуване на пазара за услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции от пазара на въздушния транспорт. Поставяйки този аргумент, British Airways не могат да поддържат, че тези два пазара са напълно разделени и няма отношение един към друг.

126. Virgin добавят, че способността на пътническите агенции да упражняват определящо влияние върху изборът на пътниците на въздухоплавателни дружества не може сериозно да се оспори. В допълнение, премиите, които те плащат на пътническите агенции значително влияят на техните начини на резервации по отношение на пътниците, които предоставят на тях избора на въздухоплавателно дружество.

Заклучения на Съда

127. Злоупотребата с господстващо положение извършено на пазара, на който се доминира, но чието действие попада в отделен пазар, на който заинтересуваното предприятие не заема господстващо положение, може да попадне в приложното поле на член 82 ЕО, при условие, че този различен пазар е достатъчно тясно свързан с първия (вж. в този смисъл Решения на Съда от 6 март 1974 г., Istituto Chemioterapico Italiano и Commercial Solvents/Комисия, съединени дела 6/73 и 7/73, Recueil, стр. 223, точка 22 и от 3 октомври 1985 г., СВЕМ, по дело 311/84, Recueil, стр. 3261, точка 26).

128. В настоящото дело, оспорваните схеми за получаване на премии при постигнат резултат образуват част от серия споразумения, които British Airways са сключили с пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, с цел предоставяне на услуги от страна на самолетните пътнически агенции, включително издаването на техни билети на пътници и предоставянето на помощни рекламни и търговско промоционални услуги.

129. Както беше посочено по-горе, признато е, че самолетните пътнически агенции извършват функции по продажба на дребно, и че поне в краткосрочен план те ще поддържат тази роля и следователно имат съществено значение за въздухоплавателните дружества.

130. Услугите, които въздухоплавателните дружества по този начин продават на пътниците чрез посредничеството на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, представляват услуги, извършвани от самолетните пътнически агенции по определени редовни полети, които тези въздухоплавателни дружества предоставят от и за летищата на Обединеното кралство.

131. В това отношение Съдът отбелязва, че по времето, когато British Airways са извършвали оспорваната практика, 85 % от самолетните билети, продадени в

Обединеното кралство, са били продадени чрез посредничеството на самолетните пътнически агенции.

132. Следователно съществува неоспоримо близка връзка между, от една страна, услугите на самолетните пътнически агенции, предоставяни на въздухоплавателните дружества от агенциите, действащи в Обединеното кралство и от друга страна, въздушнотранспортните услуги, предоставяни от тези въздухоплавателни дружества на пазара на въздушния транспорт, съставен от маршрутите от и за летищата на Обединеното кралство.

133. Освен това, линията на представените от British Airways аргументи, почива на предпоставката, че такава близка връзка съществува между засегнатите пазари. По точка 10.28 от тяхната искова молба British Airways отбелязват, че нежеланието на агенциите да рекламират полетите на British Airways вероятно ще доведе до абсолютна загуба за British Airways. Такива загуби в доходите могат да се преодолеят само чрез намаляване на броя на издаваните билети на British Airways.

134. Противоположно на това, в точка 4.39 от тяхната искова молба British Airways отбелязват, че доколкото могат да доведат до по-високо търсене на услугите на въздухоплавателните дружества, предимствата, които въздухоплавателните дружества дават на пътническите агенции водят до значително спестяване на разходи.

135. Следователно Комисията е била права да поддържа, че изискваната от член 82 ЕО връзка между пазара в Обединеното кралство за услугите на пътническите агенции, които въздухоплавателните дружества купуват от тях и въздушнотранспортните пазари в Обединеното кралство съществува.

136. При тези обстоятелства, четвъртото възражение не се поддържа.

Петото възражение, в което се твърди неправилно правно основание

137. Регламент № 17, на чието основание е било прието оспорваното решение, представлява първия регламент по прилагането на членове 81 ЕО и 82 ЕО и формулира основната правна рамка за прилагането на тези две разпоредби.

138. Съгласно член 1 от Регламент № 141 на Съвета от 26 ноември 1962 г. изключва транспорта от прилагането на Регламент № 17 (ОВ 1959 - 1962 г., стр. 291), Регламент № 17 не се прилага по отношение на споразумения, решения или съгласувани практики в транспортния сектор, които имат за предмет или действие определянето на цената и условията на транспорта, ограничаването или контрола върху доставката на транспорт или разделянето на транспортните пазари; нито не прилага по отношение на злоупотребата с господстващо положение по смисъла на член (82 ЕО), в рамките на транспортния пазар.

139. Въпреки това, съгласно третото съображение от преамбюла на Регламент № 141 отличителните характеристики на транспорта оправдават изключването от приложението на Регламент № 17 само на споразумения, решения и съгласувани практики, които са директно свързани с предоставянето на транспортни услуги.

140. В заключение, на 14 декември 1987 г. Съветът приема Регламент (ЕИО) № 3975/87, формулиращ процедурата по прилагането на правилата на конкуренцията между предприятията в сектора на въздушния транспорт (ОВ L 374, стр. 1).

Аргументи на страните

141. British Airways твърдят, че дори ако съответният пазар на продукти да е бил пазара на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, практиките, за които British Airways са обвинени, не попадат в обхвата на регламента, който Комисията е приела за правно основание за оспорваното решение, а именно Регламент № 17, а в приложното поле на Регламент № 3975/87.

142. В свое решение по дело C-264/95 Р Комисия/УПС, Recueil, стр. I-1287, точка 28, с което се потвърждава решението на Първоинстанционния съд по дело T-14/93 Union Internationale des Chemins de Fer/Комисия, Recueil, стр. II-1503, Съдът на Европейските общности отхвърля аргумента, на който Комисията се позовава по настоящото дело, че Регламент (ЕИО) № 1017/68 на Съвета от 19 юли 1968 г. относно приложението на правилата на конкуренцията в железопътния, шосеен и вътрешния воден транспорт (ОВ L 175, стр. 1) се прилага само по отношение на споразуменията и съгласуваните практики директно свързани с предоставянето на транспорт, на основание, че съответният текст от член 1 от Първи регламент 1017/68 е бил точен и подробен и не упоменавал думата директно.

143. Комисията се опитва да разграничи УПС от настоящото дело като поддържа, че приложното поле на Регламент № 1017/68 се определя по-широко от това на Регламент № 3975/87, доколкото първото се отнася до всички споразумения, решения и съгласувани практики, които имат за предмет или действие определянето на цената и условията на транспорта, разпределянето на транспортните пазари. Но, както постановява Съдът на Европейските общности УПС, това е точният текст на член 1 от Регламент № 141, който премахва всичко от транспортния сектор от приложното поле на Регламент № 17.

144. Освен това, термините в самия Регламент № 3975/87 показват, че той не е имал за цел само ограничителното приложно поле, предложено от Комисията. Член 2 от този регламент предвижда, че наложената в член 81, параграф 1 ЕО забрана не трябва да се прилага само по отношение на споразуменията, решенията или съгласуваните практики, изброени в приложението към този регламент. Това приложение включва (в буква к) споразуменията, решенията или съгласуваните практики относно изясняването и уреждането на сметките

между въздушните превозвачи и техните назначени агенции чрез централизиран и автоматизирани планове или системи за разплащане, включително такива услуги, които могат да са необходими или непредвидени. Ако аргументът на Комисията е бил правилен, тези въпроси не биха попаднали въобще в приложното поле на Регламент № 3975/87.

145. Според собствения анализ на Комисията, практиките, в които се обвиняват British Airways оказват своето действие или поне принципно действие в транспортния сектор (съображения 118 и 120 от оспорваното решение). В допълнение, оспорваните премии при постигнат резултат представляват един от преките разходи от продажбата на самолетни билети и влияят върху чистата цена, получавана от въздухоплавателните дружества в замяна на предоставените въздушнотранспортни услуги, като също така по този начин косвено определят транспортните цени по смисъла на Регламент № 141.

146. Поради това, че Комисията е използвала неправилно правно основание, British Airways са били лишени от процесуалните гаранции, заради разликите в това отношение между системите съгласно Регламент № 17 и тази съгласно Регламент № 3975/87.

147. Освен това, Комисията не е имала правомощието да приеме оспорваното решение доколкото то е повлияло на маршрутите между Европейския съюз и държавите, които не са членки. Последните не попадат в приложното поле на Регламент № 3975/87, който е ограничен да въздушния транспорт между летищата в Общността.

148. Комисията твърди, че не може да има съмнение, че тъй като дейностите са пряко свързани или косвено се отнасят до пазара на въздушния транспорт в пълния смисъл на тази дума, услугите на самолетните пътнически агенции не попадат в обхвата на изключението от прилагането на Регламент № 17, въведено в действие с член 1 от Регламент № 141, и че обратно на това те остават в предмета на Регламент № 17.

149. Регламент № 3975/87, чието трето съображение от преамбюла набляга на характеристиките, които са специфични за въздушнотранспортната индустрия, се прилага само по отношение на споразуменията, които директно се отнасят до предоставянето на въздушнотранспортни услуги.

150. Обратното, оспорваното решение се отнася само до услуги, които са купени от British Airways от пътническите агенции. Както предполагащата злоупотреба, така и нейното основно действие се появяват на пазара на за услуги на самолетните пътнически агенции (съображения 85 и 112 от оспорваното решение). Антиконкурентните споразумения между British Airways и пътническите агенции в Обединеното кралство не се отнасят до въздушнотранспортните услуги и не са били директно свързани с предоставянето на такива услуги.

151. Комисията поддържа, че какъвто и да е обхвата, Регламент № 1017/68 не се отнася по настоящото дело, и че двете решения UIC, упоменати в точка 142 по-горе, се отнасят до този регламент, а не до Регламент № 3975/87.

152. Доколкото член 1 от Регламент № 1017/68 дава широко определение на негово приложно поле, Регламент № 3975/87, изменен с Регламент (ЕИО) № 2410/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. (ОВ L 240, стр. 18), в член 1, параграф 2 се отнася само до „въздушния транспорт между летищата в Общността“.

153. В допълнение, настоящото дело не засяга нито осигуряването на транспорт, нито определянето на транспортните цени, които са изрично предвидени в член 1 от Регламент 1017/68.

154. Ако, както се разбира от British Airways, услугите на самолетните пътнически агенции не са били включени в приложното поле на Регламент № 3975/87 и са били изключени от приложното поле на Регламент № 17 от Регламент № 141, тези услуги не биха попаднали в никой от регламентите на Общността, какъвто не може да бъде случаят.

Заклучения на Съда

155. Схемите за получаване на премии при постигнат резултата, използвани от British Airways представляват част от споразумения, сключени между British Airways и пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, с цел подпомагането на British Airways от пътническите агенции и по-специално с цел продажбата на билетите на British Airways, като по този начин се изключват чисто въздушнотранспортните услуги, които British Airways предоставят на пътниците.

156. Тези въздушнотранспортни услуги представляват предмета на индивидуалните договори между British Airways и пътниците и следователно не са част от предмета на оспорваното решение.

157. Следователно схемите за премии при постигнат резултат, чието използване при пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, се критикува, не могат да се разглеждат като директно отнасящи се до чистите въздушнотранспортни услуги, по които е постигнато споразумение между пътника и въздухоплавателното дружество.

158. Както става ясно от третото съображение от преамбюла на Регламент № 141, отличителните характеристики на транспорта оправдават изключението от приложението на Регламент № 17 само на споразумения, решения и съгласувани практики „пряко свързани с предоставянето на транспортни услуги“ (Решение на Съда от 24 октомври 2002 г., Aéroports de Paris/Комисия, по дело C-82/01 P, Rescueil, стр. I-9297, точка 18).

159. По този начин, член 1 от Регламент № 141 възпрепятства прилагането на Регламент № 17 само по отношение на споразумения, решения и съгласувани практики, които имат „за предмет и действие определянето на транспортните цени и условия, ограничаването или контрола на осигуряването на транспорт или разделението на транспортните пазари” (Решение Aéroports de Paris/Комисия, точка 158 по-нататък, точка 18) и „(...) господстващото положение по смисъла на член 82 от Договора за създаването на Европейската общност, в транспортния пазар”.

160. British Airways не могат ефективно да се позоват, с препращане към решение Комисия/УИС, на сходството в формулировката на член 1 от Регламент № 1017/68 и член 1 от Регламент № 141, който ограничава приложното поле на Регламент № 17 по отношение на разпоредбите, които се прилагат за транспорта като цяло, за да твърдят, че Регламент № 3975/87 се прилага по отношение на настоящото дело.

161. На първо място, от първото съображение от Регламент № 3975/87 става ясно, че Регламент № 1017/68 си прилага изключително за вътрешния транспорт (железопътен, автомобилен и вътрешно воден). Следователно British Airways не могат ефективно да твърдят, че Регламент № 3975/87 е относим по настоящото дело като се позовава на Регламент № 1017/68, който има различен предмет.

162. Всъщност, от първото съображение от Регламент 3975/87 става ясно, че преди този регламент да влезе в сила, Комисията не е имала средство за пряко разследване на случаите на предполагаемо нарушение на членове 81 и 82 ЕО във въздушния транспорт.

163. На второ място, съгласно четвъртото съображение от Регламент № 3975/87, доколкото се вземат под внимание определени отличителни характеристики на транспортните дейности, разглеждани като цяло, законодателите навсякъде определят, че въздушнотранспортната индустрия притежава особени характеристики, както става ясно от второто съображение от този регламент.

164. На трето място, основната схема на законодателните разпоредби, приложими по отношение на въздушния транспорт разкрива намерението на законодателната власт на Общността, което отсъства от Регламент № 1017/68, да ограничи приложното поле на Регламент № 3975/87 до дейностите, които директно се отнасят само до предоставянето на въздушнотранспортни услуги, точно поради специфичния характер на тази индустрия.

165. По този начин, заглавието на Регламент № 3975/87 посочва, че този регламент формулира процедурата за прилагане на правилата на конкуренцията между предприятия във въздушнотранспортния сектор, обратно на Регламент № 1017/68, който прилага правилата за конкуренция в железопътния, автомобилния и вътрешно воден транспорт. Тази разлика във формулировката потвърждава, че

една дейност попада в приложното поле на Регламент № 3975/87, само ако е директно свързана с предоставянето на въздушно транспортни услуги (вж. в този смисъл Решение Aéroports de Paris /Комисия, упоменато в точка 158 по-горе, точка 22).

166. Освен това, първото съображение от преамбюла на Регламент (ЕИО) № 3976/87 на Съвета от 14 декември 1987 г. относно прилагането на член (81)(3) от Договора към определени категории споразумения и съгласувани практики във въздушнотранспортния сектор (ОВ 1987 г., L 374, стр. 9), приет на същия ден и Регламент № 3975/87, припомня, че Регламент № 17 определя процедурата за прилагането на правилата на конкуренцията към споразумения, решения и съгласувани практики, различни от тези, които пряко са свързани с предоставянето на въздушнотранспортни услуги (Решение Aéroports de Paris /Комисия, упоменато в точка 158 по-горе, точка 24).

167. В допълнение, член 1, параграф 2 от Регламент № 3975/87, изменен с Регламент 2410/92, предвижда, че настоящия регламент се прилага само по отношение на (...) въздушния транспорт между летищата на Общността.

168. По подобен начин, член 4а от Регламент № 3975/87, въвежда Регламент (ЕИО) № 1284/91 на Съвета от 14 май 1991 г., изменящ Регламент № 3975/87 (ОВ L 122, стр. 2), се прилага само по отношение на практиките, които имат за предмет или действие пряко застрашаване на съществуването на въздушните услуги, което предполага пряко връзка с осъществяването на въздушнотранспортните услуги (Aéroports de Paris, точка 23).

169. Следователно, буквалният аргумент на British Airways, основан на изключението, определено от общите разпоредби на член 2 от Регламент № 3975/87 и буква к) в приложението на този регламент в полза на споразуменията, решенията и съгласуваните практики относно фактурирането и разплащането между въздушните превозвачи и техните назначени агенции, не е решаващ.

170. Такива споразумения, решения и съгласувани практики, които са изцяло технически по техния предмет, трябва да се разглеждат в законодателния контекст, описан по-горе като откъснат от споразуменията, като тези сключени от British Airways и пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство с цел предоставяне на същинските услуги на пътническите агенции.

171. На края, не съществува основание за твърдението на British Airways, че практиките, в които са обвинени основно въздействат върху въздушнотранспортния пазар. Изборът на приложима разпоредба зависи от това какъв е характерът на въпросните практики, а не от предишно определяне на пазара, върху който тези практики има действие (вж. в този смисъл UIC, точка 42).

172. Във всички случаи, от съображения 85 и 112 от оспорваното решение става ясно, че на пазара в Обединеното кралство за услуги на самолетните пътнически агенции Комисията е открила и злоупотреба с господстващо положение, установено от страна на British Airways и нейното действие, което е достатъчно за да оправдае приложението на Регламент № 17 по този случай.

173. Следователно Комисията не е направила грешка в правото като е взела Регламент № 17 за правно основание за приемането на оспорваното решение.

174. Следователно възражението трябва да се отхвърли като неоснователно.

Шестото възражение, в което се твърди, че не съществува господстващо положение

Аргументи на страните

175. British Airways започват като обвиняват Комисията, че тя ги приема като предприятие, заемащо господстващо положение на пазара в Обединеното кралство на услугите самолетните пътнически агенции без да вземе съответно предвид засилената конкуренция, пред която British Airways са изправени на въздушнотранспортния пазар в Обединеното кралство.

176. Независимо от общия брой маршрути, които обслужват, British Airways твърдят, че не действат в достатъчна степен независимо нито по отношение на своите конкуренти по всеки маршрут, нито по отношение на пътниците, които имат правото да изберат техния превозвач по всеки маршрут.

177. На второ място, British Airways обвиняват Комисията, че не е обяснила как предполагаемото надмощие на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите самолетните пътнически агенции произлиза от фактът, че British Airways са изключително успешни на въздушнотранспортния пазар в Обединеното кралство.

178. На трето място, British Airways твърдят, че техния дял, упоменат от Комисията, на пазара в Обединеното кралство на услугите самолетните пътнически агенции в качеството им клиенти на агенции, не доказва, че те имат господстващо положение на този пазар. Комисията просто събира всички продажби на билети на British Airways по всички маршрути за и от летищата на Обединеното кралство, въпреки че тези маршрути представляват отделни пазари.

179. Освен това, Комисията не изчислява правилно дяла на British Airways на пазарите. Процентът, използван от Комисията включва също продажбите извън Обединеното кралство, като по този начин се завишава дялът на British Airways. Комисията базира своите изчисления на продажбите на самолетни билети чрез BSPUK, към които принадлежат само някои от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство. Без да анализира сделките, извършени от другите

агенции, Комисията просто предполага, че продажбите чрез BSPUK възлизат от 80 до 85 % от продадените чрез агенции билети. В заключение, приписаните в BSPUK продажби на British Airways включват продажбите, направени от други въздухоплавателни дружества, които използват British Airways като посредник и които не участват в споразуменията, сключени между British Airways и пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство.

180. British Airways твърдят, че Комисията не е разгледала въздействието на продажбите чрез други канали, различни от пътническите агенции, такива като директна телефонна връзка или интернет продажби. Както Комисията изрично признава в съображение 72 от оспорваното решение, тези продажби влияят върху силата на въздухоплавателните дружества на пазара на услугите на самолетните пътнически агенции.

181. Наблягайки по-специално на силната позиция на British Airways по отношение на водещите пътнически агенции, Комисията пренебрегва чистия спад в процента на общите продажби, представляващ билетите на British Airways и съответно ниския дял на British Airways при определени големи агенции.

182. Ако някои използва теста за стабилност на пазарния дял или податливост на конкуренция, приет в решение по дело 85/76 Hoffmann-La Roche/Комисия, Recueil, стр. 461, дялът на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите самолетните пътнически агенции не води до заключението за господстващо положение по всяко време.

183. Същинският анализ на пазарните дялове по скоро противоречи, отколкото да поддържа констатацията, че има надмощие. Всъщност, пазарният дял на British Airways пада от 47,7 % в началото на 1990 г. до 39,7 %. Обратно на това, дяловете на другите превозвачи, а именно Virgin и British Midland, бързо нарастват.

184. В противоречие на това, което твърди Комисията в съображение 92 от оспорваното решение, фактът, че отделно въздухоплавателно дружество отчита голям дял билети, продадени от пътническа агенция не означава, че това въздухоплавателно дружество е задължителен търговски партньор на тази агенция. British Airways твърдят, че на практика всяка агенция трябва да предлага билети на широк кръг от въздухоплавателни дружества. В действителност, агенциите имат значително правомощие да се договарят и окончателния избор на агенция принадлежи на клиента.

185. За разлика от разпространителите на пазарите, посочени от Hoffmann-La Roche и Michelin, пътническите агенции обикновено нямат големи количества билети или нужда да продават билетите на British Airways. Тъй като обслужваните от British Airways маршрути са обслужват и от други въздухоплавателни дружества, пътническите агенции могат да предложат избора, който пътниците търсят дотогава докато те са в позицията да продават билетите на British Airways.

186. В заключение, ако British Airways са били заели господстващо положение, не биха имали стимул да определят значителни суми за подобряване на техните услуги за да се конкурират по-ефективно другите въздухоплавателни дружества.

187. Комисията твърди, че за да докаже господстващото положение на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите самолетните пътнически агенции, е взела под внимание процентът на продажбите на билети на British Airways от акредитираните от Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) пътнически агенции и серия от други фактори, като размера на British Airways, обхвата на техните услуги във въздушнотранспортния сектор и мрежата им.

188. Очевидно British Airways са били в положението да действат независимо от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство и по-специално едностранно да замести основните комисионни от 7 % на 7,5 % по отношение на вътрешните полети и 9 % по отношение на международните полети.

Заклучения на Съда

189. Господстващото положение, посочено в член 82 ЕО се отнася до позиция на икономическа сила, притежавана от предприятия, която му дава възможност да попречи на ефективната конкуренция, поддържана на съответния пазар, като му дава право да се държи в значителна степен независимо от неговите конкуренти, от потребителите и в крайна сметка неговите клиенти (Решение Aéroports de Paris/Комисия, дело T-128/98, Rescueil, стр. II-3929, точка 147).

190. Както беше показано от разглеждането на третото възражение, за да докаже съществуването на господстващо положение от страна на British Airways, Комисията е използвала пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции, състоящ се по-специално от продажба на самолетни билети, осигурявана от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство.

191. Както беше посочено в точка 101 по-горе, фактът, че British Airways трябва да се разглежда като предприятие заемащо господстващо положение в качеството му по-скоро на купувач на услуги, отколкото на доставчик на услуги, не е релевантен.

192. Следва, че броят на местата предложени чрез услугите, предоставени от British Airways по всички маршрути за и от летищата на Обединеното кралство, които представляват колко самолетните билети на British Airways, които могат да се продадат чрез посредничеството на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство е подходящ критерий за измерване на икономическата сила, която British Airways може да упражнява по отношение на тези агенции и другите дружества, които купуват въпросните услуги за продажба.

193. Самите British Airways са заявили, че действието на тяхната централна мрежа на територията на Обединеното кралство им позволява да предлагат много повече полети за и от тяхното централно летище и следователно да превозват по-голям брой пътници от другите въздухоплавателни дружества, извършващи услуги от точка до точка.

194. Следователно, с цел да изчисли дяла на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите самолетните пътнически агенции, Комисията е имала право да събере всички продадени билети на British Airways чрез пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство по всички маршрути за и от летищата на Обединеното кралство.

195. При тези обстоятелства, British Airways не могат изгодно да пренебрегнат общия брой на въздушни маршрути, по които функционират, за да отхвърлят своята възможност да действат в значителна степен независимо по отношение на своите конкуренти по всеки един от тези маршрути, пътническите агенции и пътниците, които имат възможността да изберат тяхното въздухоплавателно дружество.

196. British Airways не могат обосновано да обвинят Комисията, че не е обяснила как тяхното господстващо положение на пазара в Обединеното кралство за услугите на самолетни пътнически агенции произлиза от техните успехи във въздушния транспорт.

197. С цел да се установи дали British Airways заемат господстващо положение на пазара в Обединеното кралство за услугите на самолетни пътнически агенции не съществува необходимост да се оценява тяхната икономическа сила на този пазар като се препраща към конкуренцията между въздухоплавателните дружества, предоставящи услуги по всеки маршрут, обслужван от British Airways и техните конкуренти за и от летищата на Обединеното кралство.

198. Както беше показано при разглеждането на третото възражение, различните пазари в Обединеното кралство на въздушнотранспортни услуги са различни от услугите, които предоставят самолетните пътнически агенции, включително и по-специално продажбата на самолетни билети.

199. Относно предполагаемите фактически грешки, British Airways не могат да обвиняват Комисията, че не е взела предвид въздействието на продажбите на самолетни билети чрез телефон или интернет, като има предвид спецификата що се отнася до маркетинговите процедури, на услугите, предоставяни от пътническите агенции.

200. Освен това, тази особеност принуждава British Airways да заявят, че като посредници, пътническите агенции са от жизнена важност за въздухоплавателните дружества. В допълнение, тази особеност, породена от

факта, че продажбите на самолетни билети, извършвана от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, представляват 85 % от всички продажби на самолетни билети в тази държава-членка.

201. British Airways не могат аргументирано да обвинят Комисията за това, че като е определяла дела им на пазара в Обединеното кралство за услугите на самолетни пътнически агенции, е взела предвид продажбите на билети на British Airways извън Обединеното кралство.

202. В отговор на въпрос, поставен от Съда, British Airways признават, че е невъзможно да се определи количеството на сделките, които са се извършили извън Обединеното кралство. Следователно, Комисията не е в позицията да прави разграничение в зависимост от това дали билетите са били продадени в Обединеното кралство или не. Както показва разглеждането на третото възражение, пътниците обикновено запазват билетите си в страната на тяхното местожителство. Следователно, ищецът не е доказал, че оценката на Комисията относно броя на билетите, може да изкриви нейната оценка за пазарния дял на British Airways на пазара в Обединеното кралство за услугите на самолетни пътнически агенции.

203. Аргументът на British Airways, че BSPUK не е представителен, не е убедителен. Дори ако BSPUK покрива само 4 634 от 7 000 пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство, неоспоримо е, че е най-големите измежду тях са членове на националния план за заплащане.

204. Разглеждайки преобладаващия дял от продажбите на самолетни билети чрез BSPUK от общата продажба на самолетни билети чрез пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, става ясно, че Комисията е била права да постанови, че дяловете на шестте основни въздухоплавателни дружества в тази обща продажба на самолетни билети не могат да бъдат много различни от тези, отчетени чрез BSPUK.

205. Освен това, както е показано в съображение 34 от оспорваното решение, самите British Airways са определили по време на административната процедура, че между м. януари и ноември 1998 г. са продали 85 % от своите самолетни билети, издадени в Обединеното кралство чрез пътническите агенции на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) и BSPUK. Съображение 33 от оспорваното решение, не оспорван до този момент от ищеца, показва, че 4 108 от 4 634 пътнически агенции, участващи в BSPUK, а именно около 89 %, са акредитирани от Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA).

206. Също така не се оспорва, че продажбите на билети на British Airways чрез пътническите агенции на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), действащи в Обединеното кралство представляват 66 % от продажбите

на първите 10 въздухоплавателни дружества, с които работи BSPUK през същата финансова година.

207. При тези обстоятелства изглежда вероятно, че фактът, че 2 366 пътнически агенции не участват в BSPUK, няма значително да намали дялът на British Airways на продажбите на самолетни билети в Обединеното кралство чрез пътнически агенции.

208. Същото се отнася и да продажбата на билети от другите дружества, използващи British Airways като агент и не участващи в дискутираните схеми за премии при постигнат резултат. Както заявява Комисията, без да бъде оспорвана от British Airways, последните основно заявяват, че сумата от тези продажби могат да представляват 5 % или по-малко процента.

209. Съдът все пак трябва да провери дали следваните от Комисията мотиви, с които цели да докаже господстващото положение на British Airways на базата на доказателство, което законосъобразно използва, не могат да бъдат опорочени поради грешка в оценката.

210. В това отношение, трябва да се има предвид изключително важния индикатор, който представлява фактът, че разглежданото предприятие притежава голям дял от пазара и от съотношението между пазарния дял, притежаван от заинтересуваното предприятие, и този на най-близките конкуренти (Hoffmann-La Roche, упоменато в точка 182 по-горе, в точки 39 и 48), и по-специално доколкото най-близкия конкурент притежава само незначителен пазарен дял (вж. в този смисъл Решение на Съда от 14 февруари 1978 г., United Brands/Комисия, по дело 27/76, Recueil, стр. 207, точка 111).

211. Както е показано в представената по-долу таблица, която е взета от съображение 41 от оспорваното решение и фактическата точност, която British Airways не успяват да опровергават (вж. точки 199 - 208 по-горе), не само пазарният дял на British Airways от общите продажби на самолетни билети, извършени от BSPUK, трябва да бъде разглеждан като голям, но той неизменно представлява кратното от пазарните дялове на всеки от техните пет основни конкуренти на пазара в Обединеното кралство за услугите на самолетни пътнически агенции.

	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.
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. Икономическата сила, която British Airways получават от своя пазарен дял се засилва още повече от световната позиция, която те заемат по отношение международните планирани прелетени пътник километър, от обхвата на техните транспортни услуги и тяхната централна мрежа.

213. Според собствените показания на British Airways, мрежата им позволява, в сравнение с техните пет конкурента, да предлагат широк избор от маршрути и по чести полети.

214. По-нататък се показва, че съображение 38 от оспорваното решение, не оспорвано от British Airways, че през 1995 г. те обслужват 92 от 151 международни полети от летище Heathrow и 43 от 92 маршрута обслужвани от Gatwick, което означава няколко пъти броя на маршрутите, обслужвани от всеки един от техните три или четири най-близки конкуренти (действащи) от тези две летища.

215. Като цяло, обслужваните от British Airways услуги по маршрути до и от летищата в Обединеното кралство имат кумулативно действие при събирането на закупените от пътниците преобладаващ брой самолетни билети на British Airways чрез пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, и съответно поне толкова сделки между British Airways и тези агенции с цел извършване на услугите на самолетните пътнически агенции, и по-специално продажбата на самолетни билети на British Airways.

216. Разбира се следва, че тези пътнически агенции значително зависят от приходите, които получават от British Airways, като има предвид техните услуги.

217. Следователно British Airways погрешно отричат, че те са задължителен търговски партньор на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство и погрешно поддържат, че тези агенции нямат действителна нужда да продават билетите на British Airways. Аргументът на British Airways не може да постави под съмнение констатациите, посочени в съображение 93 от оспорваното решение, че British Airways заемат особено силна позиция по отношение на най-близките конкуренти и най-големите пътнически агенции.

218. Следователно фактите по настоящото дело показват, че British Airways са били в позицията едностранно чрез циркулярно писмо от 17 ноември 1997 г. да наложат намаляване на размера на техните комисионни в сила от 1 януари 1998 г. и да разширят своята нова схема за премии при постигнат резултат за всички пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство.

219. При тези обстоятелства, нито възможно най-малкия дял от продажбата на билети на British Airways в работата на някои от основните пътнически агенции,

нито претендираната нестабилност на дяла на British Airways в общите цифри от продажбата на самолетни билети от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, могат да поставят под съмнение констатациите на Комисията, че British Airways заемат господстващо положение на пазара на Обединеното кралство за услугите на самолетните пътнически агенции.

220. Зависимостта на пътническите агенции от British Airways и съответно тяхната свободата да маневрират по отношение на другите въздухоплавателни дружества, използващи услугите на пътническите агенции също не могат да се поставят под въпрос от факта, че тези агенции обикновено не държат самолетни билети.

221. Такива обстоятелства не са от вид, който да повлияе върху господстващото положение на British Airways, произлизащо от тяхната преобладаваща тежест върху пазара в Обединеното кралство на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции.

222. Аргументът, че като предприятие в господстващо положение, British Airways не биха имали интерес да изразходват значителна сума пари за подобряване на техните услуги, така че да се конкурират по-ефективно с техните конкуренти, е ирелевантен доколкото се отнася до въздушнотранспортния пазара в Обединеното кралство, а не до пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции, който Комисията използва за да докаже господстващото положение на British Airways.

223. На последно място, поради същата причина нито спадът в процента на продажбите на самолетните билети на British Airways, нито увеличаването на пазарния дял на определени конкурентни дружества е достатъчно голям за да постави под съмнение съществуването на господстващо положение от страна на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции.

224. В този случай, намаляването на пазарния дял на British Airways не може сам по себе си да представлява доказателство за това, че не заемат господстващо положение. Положението, което на British Airways все още имат на пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции остава много силно преобладаващо. Както показва таблицата от точка 221 по-горе, остава значителен пропуск за периода на констатираното от Комисията нарушение между, от една страна пазарния дял на British Airways и от друга страна, пазарния дял на най-близкия им конкурент и кумулативните дялове на техните пет основни конкурента на пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции.

225. Следователно Комисията е имала право да постанови, че British Airways са заемали господстващо положение на пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции.

226. Следователно шестото възражение трябва да се отхвърли.

Седмото възражение, в което се твърди, че не съществува злоупотреба с господстващо положение

227. British Airways оспорват твърдението на Комисията, че техните схеми за премии при изпълнен резултат предизвикват дискриминация между пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство или имат изключващо действие по отношение на конкуриращите се въздухоплавателни дружества.

Дискриминационният характер на схемите на British Airways за премии при изпълнен резултат по отношение на самолетните агенции, действащи в Обединеното кралство

Аргументи на страните

228. British Airways обвиняват Комисията за това, че не е установила съществуването на дискриминация между пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, произлизаща от прилагането на еднакви критерии или която не се оправдава от законосъобразни търговски съображения.

229. Фактът, че две пътнически агенции, които продават различен брой билети на British Airways могат да получат същото заплащане, и че две агенции, които продават същия брой билети на British Airways могат да получат различни премии не доказва дискриминация по смисъла на член 82, втора алинея, буква в) ЕО.

230. Обратното на това, той отразява фактът, че самолетните агенции, които се различават по размер могат да положат същите усилия и да отделят ресурси при продажбата на билетите на British Airways. Това, че се взема предвид размер на агенцията е предимство при изчисляването на премиите, което си извършва въз основа на продажбите на агенцията за предишен период.

231. Според Комисията, схемите за премии при изпълнен резултат на British Airways са създали незаконна дискриминация между пътническите агенции, поради това, че те са били основани на това доколко пътническата агенция е изпълнила или подобрила продажбата на билети на British Airways от предишен период, а не са се основавали на различния обем продадени билети от пътническата агенция или на нивото на услугите, предоставени от нея на British Airways.

232. Тази практика поставя определени пътнически агенции в Обединеното кралство в неблагоприятно положение по отношение на другите в острата конкуренция между тях. Като променя нивото на комисионната, спечелена от

пътническите агенции, схемите за финансови премии, прилагани от British Airways повлияват на способността на агенциите за се конкурират една с друга.

Заклучения на Съда

233. Член 82, втора алинея, буква в) ЕО предвижда, че злоупотребата с господстващо положение може да представлява неравни условия при еднакви сделки с други търговски партньори, които ги поставя в неблагоприятно конкурентно положение.

234. Както се приема от Комисията в съображение 29 от оспорваното решение, не се оспорва, че постигането на поставените цели за увеличаване продажбите на билети на British Airways от страна на пътническите агенции в Обединеното кралство води до увеличаване на размера на плащаната от British Airways комисионна не само върху продадените билети след постигането на тези цели, а за всички билети на British Airways, продадени от пътническите агенции за съответния период.

235. В този смисъл, разглежданите схеми за премии при получен резултат могат да доведат до различни комисионни, които се отнасят за еднакви сума приходи, генерирани от продажбата на билети на British Airways от две агенции, тъй като съответно цифрите на техните продажби и оттам растежа на процентите биха били различни по време на предишен период.

236. Като определя заплащане при различно ниво на услугите, които въпреки това са идентични и са предоставени в един и същи период, тези схеми за премии при получен резултат разрушават нивото на заплащането, което заинтересуваните страни са получили под формата на комисионна, плащана от British Airways.

237. Както самите British Airways заявяват, пътническите агенции в Обединеното кралство се конкурират интензивно една с друга и тази способност да се конкурират зависи от тяхната способност да предоставят места за полети, които съвпадат с желанията на пътниците, на приемлива цена.

238. Като зависи от финансовите ресурси на всяка агенция, тази способност на агенциите да се конкурират при предоставянето на услуги на пътниците и да стимулират търсенето от страна на въздухоплавателните дружества на такива услуги е била естествено повлияна от дискриминационните условия на заплащане, присъщи на схемите за премии при получен резултат.

239. Аргументите на British Airways, които се основават на значението на размера на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, са ирелевантни. Обсъжданите схеми за премии при постигнат резултат сами по себе си са били базирани на периметър, който не се отнася до критерия размер на предприятията, тъй като те са се основавали на степента, до която пътническите агенции са увеличавали техни продажби на билети на British Airways по отношение на

границата, поставена от броя на продадените билети на British Airways през предишния период.

240. При тези обстоятелства, Комисията е била права да твърди, че схеми за премии при постигнат резултат на British Airways са представлявали злоупотреба с господстващото положение на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите на самолетните пътнически агенции, са довели до дискриминационен ефект в мрежата на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, като по този начин поставят някои от тях в неизгодно конкурентно поведение по смисъла на член 82, втора алинея, буква в) ЕО.

Изключващото действие на въздухоплавателните дружества, конкуриращи се с British Airways, произлизащо от особеността, която имат схемите за премии при постигнат резултат, да изграждат лоялност

241. Съдът отбелязва на първо място, че утвърдената съдебна практика показва, че злоупотребата е обективна концепция, която се отнася до поведението на едно предприятие, заемащо господстващо положение, което е такова, че влияе на структурата на пазара, когато, в резултат от присъствието на въпросното предприятие на пазара, нивото на конкуренцията вече е отслабено и което, чрез връщане на методите, различни от тези, които управляват обикновената конкуренция на стоки и услуги, на основание сделките с търговските оператори, има за ефект поддържането на нивото на конкуренцията, който все още съществува на пазара или нарастването на тези конкуренция (Решения Hoffmann-La Roche/Комисия, упоменато в точка 182 по-горе, в точка 91, и Michelin/Комисия, упоменато в точка 91 по-горе, в точка 70; Решение на Съда от 3 юли 1991 г., AKZO/Комисия, по дело С-62/86, Recueil, стр. I-3359, точка 69; Решение на Първоинстанционния съд от 7 октомври 1999 г., Irish Sugar/Комисия, по дело Т-228/97, Recueil, стр. II-2969, точка 111).

242. Следователно, докато констатацията, че съществува господстващо положение, сама по себе си не включва никакво осъждане на съответното предприятие, то има специалната отговорност, независимо от причините за това положение, да не позволява неговото поведение да доведе до действителната неразрушена конкуренция на общия пазар (Решения Michelin/Комисия, упоменато по-горе в точка 91, точка 57, и Irish Sugar/Комисия, упоменато в точка 241 по-горе, точка 112).

243. По подобен начин, докато фактът, че едно предприятие заема господстващо положение, не може да произлиза от неговото право да защитава собствените си търговски интереси, когато те са застрашени, и докато такова предприятие трябва да има правото да предприеме разумни стъпки, които счита за целесъобразни за да защити тези интереси, такова поведение не може да бъде позволено, ако неговата цел е да укрепи господстващото положение и по този начин да злоупотреби с него (Решение United Brands/Комисия, упоменато в точка 210 по-горе, точка 189; Решение на Първоинстанционния съд от 1 април 1993 г., ВРВ

Industries and British Gypsum/Комисия, по дело T-65/89, Recueil, стр. II-389, точка 69; Compagnie Maritime Belge Transports и др./Комисия, по съединени дела от T-24/93 до T-26/93 и T-28/93, Recueil, стр. II-1201, точка 107, и Irish Sugar/Комисия, точка 241 упомената по-горе, точка 112).

244. Що се отнася по-специално до даването на отстъпки от едно предприятие с господстващото положение, установената съдебна практика показва, че отстъпката за лоялност, която се дава като възнаграждение от едно предприятие на клиент да приема услуги единствено или почти единствено от господстващото предприятие, противоречи на член 82 ЕО. Чрез предоставянето на финансови предимства, такава отстъпка има за действие възпрепятстване на потребителите от това да получават доставки от конкурентните доставчици (Решение на Съда от 16 декември 1975 г., Suiker Unie и др./Комисия, по съединени дела от 40/73 до 48/73,50/73, от 54/73 до 56/73,111/73,113/73 и 114/73, Recueil, стр. 1663, точка 518; Hoffmann-La Roche, упоменато по-горе в точка 182, точки 89 и 90; Michelin/Комисия, упоменато в точка 91 по-горе, точка 71, и BPB Industries и British Gypsum/Комисия, упоменато по-горе в точка 244, точка 120).

245. В повечето случаи, система за отстъпки, която има като действие възпрепятстване на потребителите от това да получават доставки от пазарния конкурент, ще се разглежда като противоречаща на член 82 ЕО, ако се прилага от предприятие в господстващо положение. Поради тази причина, Съдът е постановил, че отстъпка, която е свързана с постигането на определени продажби, също представлява нарушаване на член 82 ЕО (Michelin, точка 86).

246. Схемите за количествени отстъпки, които са свързани изключително с обема на покупките, направени от господстващ производител, обикновено не се разглеждат като възпрепятстващи потребителите да получават доставки от конкурентите в противоречие с член 82 ЕО (Решение на Съда Michelin/Комисия, упоменато по-горе в точка 91, точка 71, и от 29 март 2001 г., Португалия/Комисия, по дело C-163/99, Recueil, стр. I-2613, точка 50). Ако увеличаването в доставяното количество се превръща в по-ниска цена за доставчика, последният има право да даде на клиента това намаление чрез по-благоприятна тарифа (Становище на генералния адвокат Mischo в Португалия/Комисия, упоменато, Recueil, стр. I-2618, точка 106). По този начин се счита, че количествените отстъпки се отразяват в подобряване на ефективността и икономии, постигнати от господстващото предприятие.

247. Следва, че тази система за отстъпки, в която сумата на отстъпката се увеличава по отношение на закупения обем, не нарушава член 82 ЕО, освен ако критерият и правилата за даване на отстъпката, показват, че системата не се основава на икономически оправдани съображения, а на тенденции, като лоялност и обективно отстъпка, за да попречат на потребителите да получат доставка от конкурентния производител (Решения Hoffmann-La Roche/Комисия, упоменато по-горе в точка 182, точка 90; Michelin/Комисия, упоменато по-горе в

точка 91, точка 73, и Irish Sugar/Комисия, упоменато по-горе в точка 241, точка 114).

248. От съдебната практика основно може да се направи извода, че системата за отстъпки при лоялност, прилагана от предприятие в господстващо положение, води до възпрепятстване на потребителите от това да получават доставки от конкурентите, в нарушение на член 82 ЕО, независимо от това дали системата за отстъпки е дискриминационна. Същото се отнася и до схемите за премии при лоялност, използвани от купувачи в господстващо положение по отношение на техните доставчици на услуги (вж. точка 101 по-горе).

249. В решението Michelin/Комисия, упоменато в точка 91 по-горе, като не потвърждава жалбата на Комисията, че схемата за отстъпки, прилагана от Michelin е била дискриминационна, Съдът постановява, че такава схема нарушава член 82 ЕО в това, че е направила търговците на дребно зависими от Michelin.

Аргументи на страните

250. British Airways твърдят, че Комисията главно предполага, че практиката на British Airways е имала изключващ ефект, в противоречие на това, което се изисква с решението Hoffmann-La Roche, упоменато в точка 182 по-горе. Оспорваното решение не е съдържало никакъв анализ на въздушнотранспортните пазари или емпирични доказателства, че схемите за премии при постигнат резултат на British Airways са имали неблагоприятно въздействие върху конкурентите, потребителите или клиентите.

251. Става ясно, че Комисията предполага, без подкрепящи доказателства, че пътническите агенции могат да контролират значителен процент от продажбите на билети във вреда на потребителите, докато всъщност агенции имат незначително влияние над избора на пътниците на въздухоплавателно дружество.

252. British Airways твърдят, че техните схеми за премии при постигнат резултат не пречат на техните конкуренти да сключват подобни споразумения с пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство. Тъй като British Airways са представлявали по-малко от 50 % от общата продажба на билети на пазара, определен от Комисията, няма причина да се стигне до заключението, че другите въздухоплавателни дружества като цяло са считали, че противопоставянето на премиите на British Airways е стопанско неизгодно. По-големите агенции, възлизали на почти под 50 % от общата продажба на билети на British Airways, са договорили споразумения индивидуално и по този начин са могли да поставят въздухоплавателните дружества в неизгодно положение една срещу друга.

253. Във всички случаи, структурата на схемите за премии на British Airways не насърчават агенции да поддържат British Airways пред другите въздухоплавателни дружества. Дадените на агенциите предимства зависят от

броя на факторите, като по-специално планираните цели и успеха на заинтересуваните страни по отношение на тези цели.

254. Предлаганите от British Airways предимства са били дадени във връзка с броя на продадените билети, а не на базата на процента от сделките на агенцията, направени от името на British Airways. Дори когато една агенция увеличи продажбите си на билети на British Airways, дялът на British Airways в тяхната търговия може да намалее, а този на другите въздухоплавателни дружества паралелно да се увеличи.

255. British Airways твърдят, че споразуменията за лоялност са средство, с което се позволява на конкуренцията да функционира и по никакъв начин не я разрушава. Размерът на увеличението в пазарния дял на другите въздухоплавателни дружества показва, че споразуменията за лоялност не могат да имат изключващ ефект, предполагаган от Комисията.

256. Предоставените на пътническите агенции предимства водят до значителни спестявания на разходите в полза на потребителите, като позволяват на British Airways по-голяма свобода да намалят своите такси и/или им позволя да предлагат по-голям брой полети по определени въздушни маршрути.

257. British Airways оспорват критиките на Комисията относно структурата на техните споразумения за лоялност. На първо място, прекъсващия характер на увеличаването в предимствата на таксите, дадено на агенциите, би било релевантно само ако биха имали изключващ ефект. Във никакъв случай не може да се предположи, че прекъсването работи в полза на British Airways. На практика, във въздушнотранспортната индустрия като цяло е невъзможно за да предвиди, че дадените предимства биха били систематично в полза на British Airways или техните превозвачи.

258. На второ място, изчисляването на целите за продажби чрез препращане към изпълнението от миналата година, което се критикува от Комисията в съображения 48 и 109 от оспорваното решение, е било, както твърдят British Airways, чувствително за страните и благоприятно по отношение на тяхното действие. Във всички случаи, стимулиращия ефект на въпросните споразумения е можел да се измери само по това време.

259. British Airways отбелязват, че първите две възражения на Комисията са ирелевантни по отношение на схемите за премии при постигнат резултат, които се прилагат между м. декември 1997 г. и м. март 1999 г. Тази схема предвижда продължаващо увеличаване на по-скоро месечно, отколкото годишно, изчисляване на стимулиращите пращания за пътническите агенции.

260. На трето място, British Airways оспорват валидността на възраженията на Комисията от съображения 48 и 102 от оспорваното решение, в смисъл, че не съществуват връзка между плащанията, направени на агенциите и икономииите,

направени по отношение на разходите. Споразуменията за лоялност са били практически средства за предлагане на стимули, свързани с изпълнението, без да бъде трудно, ако не е невъзможно, изчисляването на точното съотношение, което често е различно, между цената на един билет и разходите по него. При нивото на определените разходи във въздушния транспорт, подобряването в използването на капацитета понижава средните разходи за единица и следователно дава на British Airways спестяване на разходите, които те могат да разделят с агенциите и потребителите.

261. На четвърто място, British Airways твърдят, че като обяснява действието на лоялност на оспорваните схеми за премии при постигнат резултат с факта, че British Airways функционират на по-широк спектър от маршрути, от другите въздухоплавателни дружества (съображение 91 от оспорваното решение), Комисията игнорира факта, че глобалната отстъпка, предлагана от British Airways, е била еднаква с плащането на характерните отстъпки по различните маршрути. Дори ако по-малките въздухоплавателни дружества са имали по-високи средни цени на продажби, това не би ги изключило от различните обсъждани пазари или не би им попречило да осигуряват ефективна конкуренция.

262. Според Комисията и Virgin, Hoffmann-La Roche и Michelin установяват принципа, че господстващия доставчик може да дава отстъпки, които са свързани с производителността, но не може да дава отстъпки или стимули, с които да насърчава лоялността на клиентите (съображение 101 от оспорваното решение).

263. Отстъпка, дадена от предприятие в господстващо положение във връзка с увеличаването на продажбите, направени през определен период, без тази отстъпка да може да се разглежда като обикновена количествена отстъпка, представлява злоупотреба с господстващо положение, тъй като тази практика само може да бъде насочена към обвързване на потребителя, на която е дадена и поставя конкурентите в неблагоприятно конкурентно положение (Решение Irish Sugar/Комисия, упоменато по-горе в точка 241, точка 213).

264. Според член 82 ЕО не е нужно да се докаже, че въпросното поведение е имало някакъв действителен или пряк ефект върху потребителите. Конкурентното право се концентрира върху защитата на пазарната структура от изкуствено разрушаване, тъй като правейки това интересите на клиентите в средносрочен и дългосрочен план са най-добре защитени.

265. Когато, какъвто е настоящия случай, са налице всички определящи характеристики, които налагат Съдът да постанови, че системата за отстъпки по делото Michelin представлява злоупотреба, не е необходимо да се доказва, че са налице и характеристиките и действието на схема като тази, която Съдът осъди по делото Hoffmann-La Roche.

266. Структурата на схемите за премии при постигнат резултата на British Airways е била такава, че след като веднъж агенцията постигне целта за

допълнителни комисионни, малката комисионна, която се е получавала от всяка допълнителна продажба в сектора на British Airways, се е увеличила изключително много. При това положение за по-малките конкурентни въздухоплавателни дружества е било невъзможно да предлагат комисионни. Като допълнение, поради нивото на малките комисионни, произлизащи от въпросната система, British Airways продават голям брой билети на загуба.

267. Била е извършена злоупотреба, тъй като допълнителните комисионни не са се отнасяли до никакви спестявания на разходите или ефикасност постигната от British Airways при договарянето с пътническите агенции, а по-скоро са зависели от степента, в която последните са изпълнявали или увеличавали продажбите на билети на British Airways от предишната година, независимо от размера и ефективността на пътническите агенции или услугите, които те са предоставяли на British Airways.

268. Тъй като пътническите агенции остават далеч, най-съществения канал за продажба, използван от въздухоплавателните дружества за предоставяне на въздушен транспорт в Обединеното кралство, Комисията поддържа, че поведението на British Airways, с което проявява злоупотреба на пазара в Обединеното кралство на услугите, предоставяни от самолетните пътнически агенции, е имало също така сериозен изключващ ефект на техните конкурентни въздухоплавателни дружества на пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство.

269. Фактът, че поради либерализацията на пазарите на въздушния транспорт в Обединеното кралство, конкурентите на British Airways са могли да вземат пазарен дял от British Airways, не доказва, че схемите за финансови стимули на British Airways нямат антидискриминационно действие.

Заклучения на Съда

270. За да се определи дали British Airways са злоупотребили с господстващото си положение като се използвали схеми за премии при постигнат резултат към пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, е необходимо да се разгледа критерия и правилата, уреждащи даването на тези премии и да се прецени дали при предоставяне на предимства, които не са базирани на никакви икономически причини, които могат да ги оправдаят, те се насочват към отстраняване или намаляване свободата на агенциите да продават техните услуги на въздухоплавателни дружества по техен избор и по този начин пречат на достъпа на конкурентните на British Airways, въздухоплавателни дружества до пазара в Обединеното кралство на услугите, които предлагат самолетните пътнически агенции (вж. в този смисъл Решения Hoffmann-La Roche/Комисия, упоменато по-горе в точка 182, точка 90; Michelin/Комисия, упоменато по-горе в точка 91, точка 89, и Irish Sugar/Комисия, упоменато по-горе в точка 241, точки 114 и 197).

271. По настоящото дело трябва да се определи дали пазарните споразумения и новата схема за премии са имали за ефект засилване на лоялността по отношение на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство и ако това е така, дали тези схеми са били икономически оправдани (вж. в този смисъл Решения Michelin/Комисия, упоменато по-горе точка 91, точка 73; Португалия/Комисия, упоменато по-горе в точка 246, точка 52, и Irish Sugar/Комисия, упоменато по-горе в точка 241, точка 114).

272. Относно, на първо място, свойството на въпросните схеми да доведат до засилване на лоялността, Съдът счита, че поради прогресивната им природа с много забележимо действие увеличаващите се комисионни са могли да нараснат показателно от един период към друг, като нараства броят на билетите на British Airways, продадени от агенциите през следващите периоди.

273. Обратно на това, по-високи приходи от продажбите на билети на British Airways са били получавани дори в случаите на лек спад в продажбите на билети на British Airways в сравнение с предишен период, като най-голямо е било неудобството на заинтересуваните лица във формата на прекомерно намаляване на процента на премиите при постигнат резултат. Следователно British Airways не могат да отричат свойството на въпросните схеми да доведат до засилване на лоялността.

274. За да отхвърлят свойството на схемите за премии да доведат до засилване на лоялността на пътническите агенции, British Airways не могат успешно да се позоват на аргумента, че тези агенции са имали само слабо влияние върху изборът на пътниците. British Airways сами потвърждават, че тези агенции предоставят полезни услуги като филтрират предадената информация на пътниците, които се изправят пред разпространението на различни структури на въздушен транспорт.

275. Освен това, като твърдят British Airways, дори ако дадените на пътническите агенции предимства зависят от нивото на поставените цели и постигнатия успех по отношение на тези цели, ефектът на засилване на лоялността на пътническите агенции, който се появява от схемите за премии, трябва да се разглежда като доказан независимо от това.

276. Освен това, възражението на British Airways, че техните споразумения за лоялност не пречат на техните конкуренти да сключат подобни споразумения с пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, не е убедително. Петте основни конкурента на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите на пътническите агенции не могат да се разглеждат като такива, които са в позицията да предоставят подобни преимущества на пътническите агенции.

277. В това отношение, трябва да се припомни, че по време на целия период, когато са били прилагани оспорваните схеми за премии при постигнат резултат,

броят на продадените билети на British Airways от пътнически агенции, действащи в Обединеното кралство по отношение на въздушните маршрути до и от летищата на Обединеното кралство неизменно представляват част от продажбите на билети, постигнати от тези пет основни конкурента и общ сбор от тези продажби.

278. При тези обстоятелства, е било доказано съобразно изискванията на правната норма, че конкурентните предприятия не са били в положение да постигнат в Обединеното кралство ниво на приходи, които могат да представляват достатъчно широка финансова основа, която да им позволи ефективно да създадат схеми за премии, подобни на British Airways за да противодействат на изключващия ефект на тези схеми срещу тях, съществуващи на пазара в Обединеното кралство на услуги на пътническите агенции.

279. На второ място, относно въпроса дали схемите за премии при постигнат резултат, използвани от British Airways са били базирани на икономически обосновани съображения, фактът, че едно предприятие, което заема господстващо положение не може разумно да го лиши от правото му да предприема действия, които счита за целесъобразни за да защити своите търговски интереси, тъй като тези са застрашени. (Решение Irish Sugar/Комисия, упоменато по-горе 241, точка 112).

280. Въпреки това, защитата на конкурентната позиция на предприятие, което, както и British Airways заема господстващо положение, за да бъде законно, трябва най-малко да го обоснове с критерии за икономическа ефективност (Решение Irish Sugar, точка 189).

281. В настоящия случай, British Airways явно не доказват, че характеристиката на схемите за получаване на премии при постигнат резултат до повишават лоялността е била основана на икономически обосновани разсъждения.

282. Постигането на увеличаващите се цели за продажби на билети на British Airways от пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство, има за последица прилагането на по-високи комисионни не само върху продадените билети на British Airways, след като веднъж тези цели са били постигнати, но и върху продажбите на всички билети на British Airways, с които са работили през въпросния период.

283. По този начин допълнителните възнаграждения на агенциите явно нямат обективна връзка с продажбите на допълнително продадените билети British Airways.

284. В този смисъл, схемите за даване на премии при постигнат резултат на British Airways не могат да се разглеждат като такива, които съдържат фактора ефективност и спестяване на разходите, в резултат от продажбата на билети на British Airways след постигането на поставените цели. Обратно на това, това

приложение с обратна сила на увеличените комисионни за всички билети на British Airways, продадени от една пътническа агенция по време на въпросния период трябва дори да се разглежда като вероятност да се стигне да продажбата на определени билети на British Airways на цени, несъразмерни на увеличаването на продуктивността, постигната от British Airways от продажбата на тези допълнителни билети.

285. Дори ако, както твърдят British Airways, всяко въздухоплавателно дружество има интерес да продаде допълнително места за своите полети, от колкото да ги остави незаети, предимствата, които се получават от запълването на самолета, при случай като настоящия, обикновено значително намаляват поради допълнителните разходи, които се правят от British Airways чрез увеличаване на възнаграждението на пътническите агенции от прилагането с обратна сила на увеличените комисионни.

286. По този начин лишени от икономически обосновани съображения, оспорваните схеми за даване на премии при постигнат резултат трябва да се разглеждат като водещи основно до заплащане на увеличаването на продажбите на билети British Airways от един период към друг и по този начин засилващи лоялността на пътническите агенции на територията на Обединеното кралство към British Airways.

287. Така агентите се въздържат от това да предлагат услугите на техните пътническите агенции на въздухоплавателни дружества, които се конкурират с British Airways, чието влизане или напредък на пазара на услугите, които предлагат пътническите агенции в Обединеното кралство, по този начин са неизбежно възпрепятствани.

288. British Airways може да няма интерес да прилага техните схеми за премии освен да изместят конкурентните въздухоплавателни дружества и по този начин да пречат на поддържането на съществуващото ниво на конкуренцията или развитието на тази конкуренция на пазара на услугите, които предлагат пътническите агенции в Обединеното кралство.

289. По-специално, British Airways не могат законно да оспорят, че над определена заетост на местата в самолета, допълнителните продажби неизбежно водят до генериране на печалби. Както току-що беше упоменато, отплатата за продажбата на билети, извършена от един агент след като веднъж е постигнал целите за продажба, е представлявала допълнителен разход във формата на приложение с обратна сила на увеличените комисионни за всички билети на British Airways, продадени през въпросния период, който вероятно е бил равен или по-голям от тази печалба.

290. Освен това, British Airways по време на заседанието признават, че не съществуват точни отношения между икономииите, постигнати по силата на билетите на British Airways, които са били продадени след постигането на целите

за продажби, от една страна, и от друга страна увеличенията в размерите на възнагражденията, плащани като еквивалент на пътническите агенции, действащи в Обединеното кралство.

291. Следователно, обратно на това, което British Airways твърдят, техните схеми за даване на премии при постигнат резултат не представляват начин за осъществяване на нормална конкуренция или позволяват намаляване на разходите им. Противоположният аргумент на British Airways в този смисъл не може да докаже, че техните схеми за даване на премии при постигнат резултат са били обективно икономически обосновани.

292. Следователно Комисията е имала право да постанови, че British Airways са злоупотребили със своето господстващо положение на пазара в Обединеното кралство на услугите на пътническите агенции като са ограничили, чрез прилагане на схеми за даване на премии при постигнат резултат без икономически обосновани съображения, свободата на тези агенции да предоставят техните услуги на въздухоплавателни дружества по техен избор и като последица са ограничили достъпът на тези въздухоплавателни дружества до пазара в Обединеното кралство за услуги на пътническите агенции.

293. В заключение, British Airways не могат да обвинят Комисията, че не е доказала, че техните практики имат изключващо действие. На първо място, с цел доказване на нарушението на член 82 ЕО, не е необходимо да се доказва, че въпросната злоупотреба е имала конкретно действие върху съответния пазар. В това отношение е достатъчно да се докаже, че злоупотребата от страна на предприятието, заемащо господстващо положение води до ограничаване на конкуренцията или с други думи, че това поведение може да доведе или вероятно ще доведе до такъв ефект.

294. Освен това, става ясно не само, че всъщност оспорваните практики вероятно са имали ограничаваш ефект върху пазара в Обединеното кралство на услугите на пътническите агенции и въздушния транспорт, но също така, че този ефект е бил конкретно доказан от Комисията.

295. Тъй като, по времето, когато се е извършвало поведението, срещу което се възразява действащите в Обединеното кралство пътнически агенции са осъществявали 85 % от всички продажби на самолетни билети на територията на Обединеното кралство, поведението на злоупотреба от страна на British Airways на пазара в Обединеното кралство на услугите на пътническите агенции, не може да няма действие на изключване на конкурентните въздухоплавателни дружества (в тяхна вреда) от пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство, поради близката връзка, съществуваща между обсъжданите пазари, както е доказано в прегледа на четвъртото възражение.

296. Поради това действие, което се получава от схемите за премии, прилагани от British Airways на въздушнотранспортния пазар в Обединеното кралство, съдът

не може да приеме аргументите на British Airways, че оспорваното решение не съдържа анализ на въздушнотранспортните пазари или емпирично доказателство за вредите, които схемите за финансово стимулиране са причинили на конкурентните въздухоплавателни дружества или на пътниците.

297. Освен това, когато едно предприятие, заемащо господстващо положение, всъщност въведе практики, които имат като действие изместване на неговите конкуренти, фактът, че не се постига желания резултат не е достатъчен за да попречи на установяването на злоупотреба с господстващо положение по смисъла на член 82 ЕО.

298. В допълнение, ръстът на пазарните дялове на някои от конкурентите на British Airways, който е бил скромнен в абсолютна стойност и майки предвид малкия размер на техните първоначални пазарни дялове, не означава, че практиките на British Airways нямат действие. В отсъствието на тези практики може законно да се счита, че пазарните дялове на тези конкуренти са можели да нараснат значително (вж. в този смисъл Решение *Compagnie Maritime Belge Transports* и др./Комисия, упоменато в точка 243, точка 149).

299. Следователно Комисията не е допуснала грешка в оценката като е постановила, че British Airways нарушават член 82 ЕО като прилагат схеми за получаване на премии при постигнат резултат спрямо пътническите агенции в Обединеното кралство, които са както дискриминационни по отношение на някои от техните ползватели спрямо другите, така и имат като цел и действие, без да е икономически оправдано, стимулиране на лоялност на тези агенции към British Airways и по този начин измества конкурентните въздухоплавателни дружества от пазара в Обединеното кралство на услугите на пътническите агенции и, като неизбежна последица, от пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство.

300. Следователно седмото възражение се отхвърля.

Осмото възражение, с което се твърди, че сумата на глобата е прекомерна

Аргументи на страните

301. British Airways считат, че наложената им глоба от 6,8 милиона EUR е прекомерна, и майки предвид Ръководството на Комисията относно методите за определяне на глобите, наложени съгласно член 15, параграф 2 от Регламент № 17 и член 65, параграф 5 от Договора за ЕОВС (ОВ С 9, стр. 3; Ръководството).

302. Основната сума на глобата от 4 милиона EUR, определена да отразява сериозния характер, размера и въздействието на нарушението, е прекомерен като се има предвид точка 1. А от Ръководството. Съгласно тази разпоредба при оценка на тежестта на нарушението е необходимо да се вземе под внимание ефективния икономически капацитет на нарушителите да причинят значителни

вреди на другите оператори, и по-специално потребителите. В настоящия случай, British Airways твърдят, че по никакъв начин не е било доказано, че схемите за премии на British Airways са навредили на потребителите.

303. В съответствие с третото тире на точка 1. Б от Ръководството, продължаващите за дълъг период нарушения са предмет на увеличение с 10 % за година на сумата, определена според тежестта. Увеличението на сумата на глобата с 70 %, а именно 10 % на година, считано от 1992 г., е прекомерно. Продължителността на поведението на British Airways се отразява на бавния напредък на собственото разследване на Комисията. По време на производството, British Airways са силно убедени, че техните схеми за финансово стимулиране съответстват на правото на Общността.

304. British Airways оспорват, че основателно се съмняват що се отнася до това дали техните схеми за премии представляват нарушение и тяхното пълно сътрудничество на Комисията по време на административната процедура е било смекчаващо обстоятелство, даващо основание за намаляване на глобата съгласно точка 3 от Ръководството.

305. Комисията отговаря, че злоупотребата с господстващо положение, която е била доказана, трябва да се разглежда като сериозно нарушаване на конкурентното право на Общността. Схеми с изключващи отстъпки вече са били осъждани в миналото. Значението на пътническите агенции за икономиката на Обединеното кралство е било подчертано и е било отбелязано, че въпреки либерализацията на въздушния транспорт, British Airways са запазили своя среден пазарен дял на пазара на въздушния транспорт в Обединеното кралство.

306. Комисията припомня, че член 82 ЕО е насочен не само към практики, които могат да причинят вреди директно на потребителите, а също така и към тези, които са вредни за тях чрез въздействието, което имат върху ефективната структура на конкуренцията.

307. Освен това, злоупотребите с господстващо положение, представляващи по-специално дискриминация, изключващо поведение и отстъпки за лоялност, направени от едно предприятие в господстващо положение за да измести своите конкуренти извън пазара, са били категоризирани като сериозни нарушения от Ръководството.

308. По отношение на определени пътнически агенции, въпросните практики за злоупотреба са започнали през 1992 г. От м. януари 1998 г. до м. март 1999 г. схемите за даване на премии при постигнат резултат разширяват поведението на злоупотреба до всички пътнически агенции в Обединеното кралство и засилват тяхното действие върху агенциите, които са страни по търговски споразумения. Продължителността на тези практики оправдават 70 % увеличение на глобите, наложени за тежестта на нарушението.

309. Продължителността на административната процедура, чиято приемливост трябва да се определи по отношение на специфичните обстоятелства по всяко дело (Решение Irish Sugar/Комисия, упоменато по-горе в точка 241, точка 278), не е била продължителна и не обяснява продължителността на нарушенията, които са установени, че съществуват.

310. Доколкото съгласно Ръководството, един смекчаващ фактор представлява прекратяване на нарушението веднага щом Комисията се намеси, трябва да се отбележи, че след получаването на първото изявление на възраженията на 20 декември 1996 г., British Airways разширява своите схеми за премии при постигнат резултат за всички пътнически агенции в Обединеното кралство, които до тогава са били прилагани само за тези от тях, които са постигали определени суми на годишни продажби от билетите на British Airways.

Заключенията на Съда

311. Тъй като член 82 ЕО цели да накаже дори обективното увреждане на структурата на самата конкуренция (Решение на Съда от 21 февруари 1973 г., Europemballage и Continental Can/Комисия, по дело 6/72, Recueil, стр. 215, точка 26), аргументите на British Airways, че не съществува доказателство за причинената от техните схеми за получаване на премии на потребителите вреда, не могат да бъдат приети.

312. Нито British Airways могат да критикуват увеличаването на сумата на глобата, наложена от забавеното разследване на Комисията, което несъмнено е било продължено поради продължаване на незаконосъобразното поведение на British Airways и утежняване на тяхното поведение.

313. Веднага на следващия месец след изслушването, което следва първото изявление на възраженията, проведено на 12 ноември 1997 г., British Airways засилват антиконкурентното действие на техните първоначални схеми за получаване на премии при постигнат резултат като разширяват действието на тяхната нова схема за стимулиране до всички пътнически агенции в Обединеното кралство.

314. Пренебрегвайки възраженията на Комисията по тяхната първа схема за получаване на премии при постигнат резултат, British Airways не могат естествено да бъдат разглеждани като проявяващи добросъвестност по време на административната процедура по отношение на това, че техните схеми за финансово стимулиране са били в съответствие с конкурентното право на Общността.

315. На последно място, като засилва своите ограничителни практики по време на административната процедура, British Airways не могат да бъдат оправдани като се пледира оказаното съдействие към Комисията по време на процедурата.

Следователно Комисията е имала право да откаже на British Airways да се ползват от смекчаващите обстоятелства.

316. Следователно сумата на глобата, определена от Комисията, трябва да се потвърди, тъй като е била определена на ниво, което отговаря на Ръководството и представлява целесъобразно наказание съобразно всички обстоятелства по настоящото дело.

317. Следователно аргументите на British Airways, че наложената им глоба е прекомерна, трябва да се отхвърлят.

318. От казаното по-горе следва, че искът трябва да бъде отхвърлен в неговата цялост.

По съдебните разноски

319. Съгласно член 87, параграф 2 от Процедурния правилник на Първоинстанционния съд, се постановява, страната, която е загубила делото, да заплати разноските, ако те са били поискани от страната, спечелила делото.

320. Тъй като British Airways не доказват иска си, се постановява, да заплатят освен своите разноски и тези, направени от Комисията и встъпилата страна Virgin, както са поискали тези страни.

По изложените съображения Първоинстанционният съд (първи състав) реши:

1. Отхвърля иска.

2. Постановява ищецът да заплати своите разноски и тези, направени от Комисията и встъпилата страна.

Подписи

Произнесено в открито съдебно заседание в Люксембург на 17 декември 2003 година.

Подписи