ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (πρώτο τμήμα)
της 17ης Δεκεμβρίου 2003 *

Στην υπόθεση Τ-219/99,

British Airways plc, με έδρα το Waterside (Ηνωμένο Βασίλειο), εκπροσωπούμενη από τους W. Allan και O. Black, solicitors, τον 6W. Wood και την H. Davies, barristers, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τον M. Erhart, επικουρούμενο από τον A. Barav, barrister, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

υποστηριζόμενης από τη

Virgin Atlantic Airways Ltd, με έδρα το Crawley (Ηνωμένο Βασίλειο), εκπροσωπούμενη από τους P. Binetter, solicitor, N. Green και C. West, barristers,

παρεμβαίνουσα,

που έχει ως αντικείμενο προσφυγή ακυρώσεως, βάσει του άρθρου 230 ΕΚ, της αποφάσεως 2000/74/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 1999, σχετικά με διαδικασία δυνάμει του άρθρου 82 της Συνθήκης ΕΚ (IV/D-2/34.780 — Virgin/British Airways) (ΕΕ L 30, σ. 1),

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους B. Vesterdorf, Πρόεδρο, M. Jaeger και H. Legal, δικαστές,

γραμματέας: J. Palacio González, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της προφορικής διαδικασίας της 26ης Φεβρουαρίου 2003,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

1 Κατά την αιτιολογική σκέψη 2 της αποφάσεως 2000/74/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 1999, σχετικά με διαδικασία δυνάμει του άρθρου 82 της Συνθήκης ΕΚ (IV/D-2/34.780 — Virgin/British Airways) (ΕΕ 2000, L 30, σ. 1, στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), η British Airways plc (στο εξής: BA) είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στο Ηνωμένο Βασίλειο. Εκμεταλλεύεται ένα ακτινωτό δίκτυο επικεντρωμένο στα αεροδρόμια της περιοχής του Λονδίνου. Κατά τη σχετική περίοδο, το δίκτυο των τακτικών πτήσεών της κάλυπτε 15 προορισμούς εντός του Ηνωμένου Βασιλείου και 155 διεθνείς προορισμούς σε 72 χώρες όλου του κόσμου. Το 1997, η BA κατέλαβε την πρώτη θέση παγκοσμίως στις διεθνείς τακτικές πτήσεις με κριτήριο τον αριθμό των επιβατο-χιλιομέτρων, ως προς δε τις συνδυασμένες διεθνείς και εσωτερικές πτήσεις κατέλαβε την ένατη θέση, με κριτήριο και πάλι τον αριθμό των επιβατο-χιλιομέτρων.

2 Κατά το οικονομικό έτος που έληξε στις 31 Μαρτίου 1998, ο ενοποιημένος κύκλος εργασιών της BA ανήλθε σε 8 642 εκατομμύρια λίρες στερλίνες (GBP). Κατά το ίδιο οικονομικό έτος, η BA απασχόλησε κατά μέσον όρο 60 675 εργαζομένους.

3 Η εταιρία αγγλικού δικαίου Virgin Atlantic Airways Ltd (στο εξής: Virgin) είναι ιδιωτική επιχείρηση, η οποία εκτελεί τακτικές μεταφορές επιβατών σε ορισμένες διεθνείς διαδρομές. Το 1997, κατείχε την εικοστή πρώτη θέση παγκοσμίως με κρι-

τήριο τον αριθμό των επιβατο-χιλιομέτρων, ως προς δε τις συνδυασμένες διεθνείς και εσωτερικές τακτικές πτήσεις κατείχε την τριακοστή πρώτη θέση με βάση τον αριθμό των επιβατο-χιλιομέτρων. Ο κύκλος εργασιών της Virgin κατά το οικονομικό έτος που έληξε στις 30 Απριλίου 1998 ανήλθε σε 942 εκατομμύρια GBP περίπου. Στο τέλος του 1997 απασχολούσε περίπου 4 522 εργαζομένους.

4 Η BA συνήψε με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου και εγκεκριμένους από την International Air Transport Association (IATA) συμφωνίες που τους παρείχαν δικαίωμα στην καθιερωμένη προμήθεια βάσει των πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων της BA που διέθεταν οι πράκτορες αυτοί. Από το 1976 έως το 1997, η προμήθεια αυτή ανερχόταν σε 9 % για τις πωλήσεις εισιτηρίων διεθνών πτήσεων και σε 7,5 % για τις πωλήσεις εισιτηρίων εσωτερικών πτήσεων.

5 Εκτός από το σύστημα αυτό βασικής προμήθειας, η BA συνήψε με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες IATA συμφωνίες που περιελάμβαναν τρία διαφορετικά συστήματα οικονομικών κινήτρων: τις «εμπορικές συμφωνίες», τις «διεθνείς συμφωνίες» και, τέλος, το σύστημα «ανταμοιβής επιδόσεων».

Εμπορικές και διεθνείς συμφωνίες

6 Το πρώτο σύστημα κινήτρων που καθιέρωσε η BA συνίστατο σε «εμπορικές συμφωνίες», που επέτρεπαν σε ορισμένους ταξιδιωτικούς πράκτορες IATA του Ηνωμένου Βασιλείου να λαμβάνουν επιπλέον ποσά πέραν της βασικής τους προμήθειας, δηλαδή:

— ανταμοιβή επιδόσεων, συν ορισμένα ειδικά επιδόματα, σε συνάρτηση με τις διανυθείσες χιλιομετρικές αποστάσεις στις πτήσεις BA·

— φιλοδωρήματα από το ταμείο που οι ταξιδιωτικοί πράκτορες προόριζαν για την κατάρτιση του προσωπικού τους·

— φιλοδωρήματα εισπραττόμενα από ένα ταμείο εμπορικής έρευνας που δημιούργησε η BA με σκοπό την αύξηση των εσόδων της και οι πόροι του οποίου προορίζονταν από κάθε πράκτορα για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων προωθήσεως των πωλήσεων της BA.

7 Οι εμπορικές συμφωνίες επέβαλαν επίσης στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου την υποχρέωση να μην επιφυλάσσουν στην BA μεταχείριση λιγότερο ευνοϊκή από εκείνη που επεφύλασσαν σε οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρία, ειδικότερα όσον αφορά την έκθεση των τιμολογίων τους, των προϊόντων τους, των διαφημιστικών εντύπων και των ωραρίων τους.

8 Οι εμπορικές αυτές συμφωνίες, συναφθείσες για ένα έτος, επιφυλάσσονταν κατ' αρχήν στους ταξιδιωτικούς πράκτορες IATA του Ηνωμένου Βασιλείου οι οποίοι πραγματοποιούσαν ετήσιες πωλήσεις εισιτηρίων BA πέραν των 500 000 GBP (στο εξής: έσοδα από εισιτήρια). Οι πράκτορες που πραγματοποιούσαν ετήσια έσοδα από εισιτήρια υπερβαίνοντα τις 500 000 GBP, αλλά μικρότερα των 10 εκατομμυρίων GBP, μπορούσαν να συνάψουν πρότυπη εμπορική συμφωνία. Οι πράκτορες των οποίων τα έσοδα από εισιτήρια υπερέβαινα τα 10 εκατομμύρια GBP συνήπταν εμπορική συμφωνία την οποία διαπραγματεύονταν ατομικά με την BA.

9 Η ανταμοιβή επιδόσεων υπολογιζόταν σύμφωνα με κλιμακούμενο πίνακα αμοιβών που καθοριζόταν σε συνάρτηση με την αύξηση των εσόδων από εισιτήρια BA που πραγματοποιούσε ένας ταξιδιωτικός πράκτορας. Επιπλέον της γενικής ανταμοιβής επιδόσεων, ορισμένες πτήσεις παρείχαν δικαίωμα σε ειδική ανταμοιβή επιδόσεων.

10 Η καταβολή της ανταμοιβής επιδόσεων εξαρτιώταν από την αύξηση εκ μέρους των ταξιδιωτικών πρακτόρων των πωλήσεών τους εισιτηρίων ΒΑ από έτος σε έτος. Μολονότι καμιά από τις δύο αυτές ανταμοιβές δεν καταβαλλόταν, γενικά, με βάση τη διανυθείσα χιλιομετρική απόσταση στις εσωτερικές πτήσεις της ΒΑ στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι αποστάσεις αυτές λαμβάνονταν υπόψη προκειμένου να προσδιοριστεί αν οι στόχοι πωλήσεων είχαν επιτευχθεί, αφού οι τελευταίοι υπολογίζονταν σε συνολικά έσοδα από εισιτήρια, περιλαμβανομένων των μακρινών, των μεσαίων και των εσωτερικών πτήσεων.

11 Εκτός των εμπορικών συμφωνιών, η ΒΑ συνήψε με τρεις ταξιδιωτικούς πράκτορες ΙΑΤΑ ένα δεύτερο τύπο συμφωνιών παροχής κινήτρων (στο εξής: διεθνείς συμφωνίες). Για τη χειμερινή περίοδο 1992/1993, η ΒΑ εφάρμοσε με τρεις ταξιδιωτικούς πράκτορες διεθνή προγράμματα κινήτρων που τους επέτρεπαν να εισπράττουν πρόσθετες προμήθειες, υπολογιζόμενες με βάση την αύξηση του μεριδίου της ΒΑ στις πωλήσεις τους διεθνώς.

12 Στις 9 Ιουλίου 1993, η Virgin υπέβαλε στην Επιτροπή καταγγελία στρεφόμενη, ειδικότερα, κατά των εμπορικών συμφωνιών.

13 Η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία κατά των εμπορικών συμφωνιών που συνήψε η ΒΑ με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου και εξέδωσε κατ' αυτής, στις 20 Δεκεμβρίου 1996, ανακοίνωση αιτιάσεων. Η ΒΑ ανέπτυξε τις προφορικές της παρατηρήσεις κατά την ακρόαση που διεξήχθη στις 12 Νοεμβρίου 1997.

Νέο σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων

14 Στις 17 Νοεμβρίου 1997, η ΒΑ απέστειλε σε όλους τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου επιστολή με την οποία εξέθετε τις λεπτομέρειες ενός τρίτου

είδους συμφωνιών παροχής κινήτρων που συνίστατο σε ένα νέο σύστημα ανταμοιβών για τις επιδόσεις, που θα εφαρμοζόταν από 1ης Ιανουαρίου 1998 (στο εξής: νέο σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων).

15 Εκτός από το νέο ποσοστό πάγιας προμήθειας 7 % που παρέχεται για όλα τα εισιτήρια τα οποία πωλούνται στο Ηνωμένο Βασίλειο, κάθε πράκτορας μπορούσε να λαμβάνει πρόσθετη προμήθεια ανερχόμενη έως το 3 % για τα εισιτήρια διεθνών πτήσεων και έως το 1 % για τα εισιτήρια εσωτερικών πτήσεων. Το ύψος του πρόσθετου μεταβλητού στοιχείου για τα εισιτήρια των εσωτερικών και διεθνών πτήσεων εξαρτιώταν από τις επιδόσεις που πετύγχαναν οι πράκτορες στην πώληση εισιτηρίων BA. Η επίδοση των πρακτόρων υπολογιζόταν σε σύγκριση με τα συνολικά έσοδα από εισιτήρια προερχόμενα από τις πωλήσεις εισιτηρίων BA που πραγματοποιούσε ο πράκτορας κατά τη διάρκεια συγκεκριμένου ημερολογιακού μήνα με τα έσοδα του αντίστοιχου μήνα του προηγουμένου έτους.

16 Βάσει του νέου συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων, κάθε μονάδα του ποσοστού βελτιώσεως των επιδόσεων που υπερβαίνει το ποσοστό αναφοράς του 95 % μεταφραζόταν με τη χορήγηση στον ταξιδιωτικό πράκτορα ενός πρόσθετου μεταβλητού στοιχείου 0,1 % που αποτελεί την πρόσθετη προμήθεια επί της πωλήσεως εισιτηρίων διεθνών πτήσεων και προστίθεται στη βασική προμήθεια του 7 %. Επί της πωλήσεως εισιτηρίων για τις εσωτερικές πτήσεις, το μεταβλητό στοιχείο είναι 0,1 % για κάθε αύξηση 3 % των πωλήσεων πέραν του ποσοστού αναφοράς του 95 %. Το μέγιστο μεταβλητό στοιχείο που μπορούσε να εισπράξει ένας ταξιδιωτικός πράκτορας στο πλαίσιο του νέου συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων ανερχόταν στο 3 % για τα εισιτήρια διεθνών πτήσεων και στο 1 % για τα εισιτήρια εσωτερικών πτήσεων, όταν το επίπεδο των επιδόσεων ανερχόταν τουλάχιστον στο 125 % στις δύο περιπτώσεις.

17 Έτσι, όταν ένας πράκτορας πραγματοποιούσε επίδοση 112 % για ένα συγκεκριμένο ημερολογιακό μήνα, το μεταβλητό στοιχείο επί των εισιτηρίων διεθνών πτήσεων ανερχόταν στο 1,7 % [(112 - 95) × 0,1 %] των εσόδων από διεθνείς πτήσεις που λαμβάνονταν υπόψη για τον υπολογισμό της επιδόσεως για τον μήνα αυτό. Αντιθέτως, για το ίδιο επίπεδο επιδόσεως, το μεταβλητό στοιχείο επί των εισιτηρίων εσωτερικών πτήσεων ήταν 0,5 % [(112 - 95) ÷ 3 × 0,1 %] των εσόδων από εισιτήρια εσωτερικών πτήσεων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της ανταμοιβής για τον ημερολογιακό μήνα. Τα μεταβλητά στοιχεία του συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων καταβάλονταν μηνιαίως.

18 Το νέο σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων έπρεπε αρχικά να εφαρμοστεί έως την 31η Μαρτίου 1999. Για τον Δεκεμβρίου του 1997, η BA εφάρμοσε ένα μεταβατικό σύστημα συνιστάμενο στη σώρευση του νέου συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων με τις προϋφιστάμενες πάγιες προμήθειες του 9 και του 7,5 % στα εισιτήρια διεθνών και εσωτερικών πτήσεων αντιστοίχως. Στις 8 Φεβρουαρίου 1999, η BA ανακοίνωσε ότι το σύστημα αυτό θα ισχύσει εκ νέου για το οικονομικό έτος 1999/2000.

19 Στις 9 Ιανουαρίου 1998, η Virgin κατέθεσε συμπληρωματική καταγγελία κατά του νέου συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων της BA. Στις 12 Μαρτίου 1998, η Επιτροπή εξέδωσε συμπληρωματική ανακοίνωση αιτιάσεων κατά του νέου αυτού συστήματος.

Απόφαση της Επιτροπής

20 Στις 14 Ιουλίου 1999, η Επιτροπή, βάσει του κανονισμού 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων [81] και [82] της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25), εξέδωσε την προσβαλλόμενη απόφαση, με την οποία γίνεται δεκτό ότι κάθε μία από τις διαδρομές που εξυπηρετούνται από την BA με αναχώρηση και προορισμό τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου μπορεί να αποτελέσει δυνητικά χωριστή αγορά για τις υπηρεσίες αερομεταφοράς (αιτιολογική σκέψη 80) και ότι η σχετική γεωγραφική αγορά των αερομεταφορών είναι η βρετανική αγορά (αιτιολογική σκέψη 83).

21 Κατά την αιτιολογική σκέψη 31 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες παρέχουν στις αεροπορικές εταιρίες υπηρεσίες συνιστάμενες στην προώθηση των υπηρεσιών αερομεταφορών που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρίες, επικουρούν τους ταξιδιώτες στην επιλογή των κατάλληλων υπηρεσιών μεταφοράς και αναλαμβάνουν το διοικητικό έργο εκδόσεως των εισιτηρίων, εισπράξεως των χρημάτων που καταβάλλει ο ταξιδιώτης και την απόδοση στην αεροπορική εταιρία. Εις αντάλλαγμα των υπηρεσιών αυτών, οι αεροπορικές εταιρίες καταβάλλουν στους πράκτορες προμήθεια η οποία είναι συνάρτηση των πραγματοποιουμένων πωλήσεων εισιτηρίων μέσω των πρακτόρων αυτών.

22 Η Επιτροπή θεωρεί ότι η BA αποτελεί τον δεσπόζοντα αγοραστή στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών αεροπορικών ταξιδιωτικών πρακτόρων λόγω, ειδικότερα, του ποσοστού των πωλήσεων εισιτηρίων BA που αντιπροσωπεύουν στο σύνολο οι πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποιούνται στο Ηνωμένο Βασίλειο στο πλαίσιο του συστήματος διακανονισμού της IATA για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες (αιτιολογικές σκέψεις 90 και 91).

23 Στις αιτιολογικές σκέψεις 29 και 30 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η Επιτροπή διευκρινίζει ως εξής τις λεπτομέρειες των εμπορικών συμφωνιών και του νέου συστήματος αναταμοιβής επιδόσεων:

«(29) Όλα τα προαναφερθέντα προγράμματα προμηθειών για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες έχουν ένα αξιοσημείωτο κοινό χαρακτηριστικό. Σε κάθε περίπτωση που επιτυγχάνεται η επιδιωκόμενη αύξηση των πωλήσεων σημειώνεται αύξηση της προμήθειας που καταβάλλεται για όλα τα εισιτήρια που πωλούνται από τον αντίστοιχο πράκτορα, και όχι μόνο για εκείνα πέραν του επιδιωκόμενου στόχου. Στις εμπορικές συμφωνίες, το χρηματικό επίδομα ανά πωλούμενο εισιτήριο που καταβάλλεται στον πράκτορα αυξάνεται για όλα τα πωλούμενα εισιτήρια. Στο πρόγραμμα ανταμοιβών για τις επιδόσεις, η ποσοστιαία προμήθεια αυξάνεται για όλα τα πωλούμενα από τον πράκτορα εισιτήρια. Τούτο σημαίνει ότι, όταν ένας πράκτορας βρίσκεται στο όριο πέραν του οποίου αυξάνεται το ποσοστό της προμήθειάς του, η πώληση έστω και ολίγων επιπλέον εισιτηρίων μπορεί να έχει σημαντική επίδραση στις συνολικές προμήθειες που εισπράττει. Αντίθετα, ένας ανταγωνιστής της BA που επιθυμεί να δώσει στον εκάστοτε πράκτορα κίνητρα για να αποσπάσει πωλήσεις από την BA προς τον ίδιο, για να εξουδετερώσει το αποτέλεσμα αυτό, θα βρεθεί υποχρεωμένος να καταβάλει ποσοστό προμήθειας σημαντικά υψηλότερο απ' ό,τι η BA επί όλων των εισιτηρίων που πωλούνται για λογαριασμό του από τον εν λόγω πράκτορα.

(30) Ένα παράδειγμα θα καταδείξει την επίδραση των προγραμμάτων προμηθειών της BA. Ας υποθέσουμε ότι ένα ταξιδιωτικό πρακτορείο κατά τη διάρκεια ενός μήνα του έτους αναφοράς έχει πωλήσει εισιτήρια διεθνών

πτήσεων αξίας 100 000 λιρών. Εάν το εν λόγω πρακτορείο πωλεί σε ένα μήνα εισιτήρια διεθνών πτήσεων της BA αξίας 100 000 GBP, θα εισπράξει τη βασική προμήθεια του 7 % και "ανταμοιβή επιδόσεων" 0,5 % [(100 μείον 95) X 0,1 %], οπότε η συνολική προμήθεια που θα εισπράξει από τις πωλήσεις εισιτηρίων διεθνών πτήσεων της BA θα ανέλθει σε 7 500 GBP [100 000 X (7 % + 0,5 %)]. Εάν ο ίδιος πράκτορας κατευθύνει το 1 % των πωλήσεων που πραγματοποιεί σε διεθνείς πτήσεις σε έναν ανταγωνιστή της BA, το "επίδομα επιδόσεων" που θα εισπράξει θα είναι μειωμένο στο 0,4 % [(99 μείον 95) X 0,1 %], το δε μειωμένο ποσοστό θα εφαρμοσθεί σε όλες τις πωλήσεις των εισιτηρίων της BA. Έτσι, η συνολική προμήθεια του πράκτορα από τις πωλήσεις εισιτηρίων διεθνών πτήσεων της BA θα μειωθεί σε 7 326 GBP [99 000 X (7 % + 0,4 %)]. Δηλαδή, μείωση κατά 1 000 GBP στις πωλήσεις εισιτηρίων διεθνών πτήσεων της BA οδηγεί σε μείωση της συνολικής προμήθειας κατά 174 GBP. Μπορεί να λεχθεί ότι το "οριακό" ποσοστό προμήθειας ανέρχεται σε 17,4 %. Στην πράξη τούτο σημαίνει ότι ένας ανταγωνιστής της BA που θα μπορούσε να εξασφαλίσει στον ίδιο πράκτορα πωλήσεις εισιτηρίων αξίας 1 000 GBP, σε αντιστάθμισμα αντίστοιχων της BA, θα πρέπει να του προσφέρει προμήθεια ύψους 17,4 % επί των εισιτηρίων αυτών, για να αντισταθμίσει την απώλεια του πράκτορα από τη συνολική προμήθεια που του καταβάλλει η BA. Αν και η BA οφείλει επίσης να προσφέρει αυτό το υψηλό οριακό ποσοστό προμήθειας για να επιτύχει αύξηση των πωλήσεών της, πλεονεκτεί έναντι ενός νεοεισερχόμενου στην αγορά, ο οποίος οφείλει να προσφέρει το ποσοστό αυτό επί όλων των πωλήσεών του [...].

Το αποτέλεσμα αυτό μεγεθύνεται όταν ο αριθμός των επίμαχων εισιτηρίων αποτελεί μικρότερο ποσοστό επί του αριθμού αναφοράς εισιτηρίων της BA που ο ταξιδιωτικός πράκτορας πωλεί. Το ίδιο συμβαίνει και όταν ο πράκτορας εισπράττει όχι μόνον επιπλέον προμήθειες στο πλαίσιο του συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων αλλά και χρηματικά επιδόματα βάσει της εμπορικής συμφωνίας.»

24 Η Επιτροπή διαπιστώνει με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι, εφαρμόζοντας τις εμπορικές συμφωνίες και το νέο σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων για τους πράκτορες αεροπορικών ταξιδίων του Ηνωμένου Βασιλείου, η BA προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεως που κατέχει στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων (αιτιολογική σκέψη 96).

25 Η εφαρμογή εκ μέρους της BA των συστημάτων ανταμοιβής επιδόσεων στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως καθόσον η εφαρμογή αυτή έχει ως αποτέλεσμα, αφενός, να παρακινήσει τους πράκτορες αυτούς να διατηρούν ή να αυξάνουν τις πωλήσεις τους εισιτηρίων BA μάλλον παρά να πωλούν τις υπηρεσίες τους στους ανταγωνιστές της BA, αφού αυτά τα οικονομικά κίνητρα δεν εξαρτώνται από το ύψος των πωλήσεων σε απόλυτους αριθμούς εισιτηρίων BA που πραγματοποιούν οι πράκτορες αυτοί (αιτιολογική σκέψη 102), και, αφετέρου, να επιβάλει στους εν λόγω πράκτορες άνισους όρους για ισοδύναμες παροχές (αιτιολογική σκέψη 109).

26 Τέλος, η Επιτροπή φρονεί ότι η καταχρηστική συμπεριφορά της BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων έχει ως αποτέλεσμα να νοθεύει τον ανταγωνισμό μεταξύ BA και των άλλων αεροπορικών εταιριών στις βρετανικές αγορές υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών (αιτιολογικές σκέψεις 103 και 111).

27 Κατά συνέπεια, το διατακτικό της προσβαλλόμενης αποφάσεως έχει ως εξής:

«Άρθρο 1

Η [BA] παρέβη το άρθρο 82 [ΕΚ] με την εφαρμογή συστημάτων προμηθειών και άλλων κινήτρων προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες από τους οποίους αγοράζει υπηρεσίες πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αυτά τα συστήματα και αυτά τα κίνητρα, με την ανταμοιβή της πιστής πελατειακής σχέσης των ταξιδιωτικών πρακτόρων και την εφαρμογή διακρίσεων μεταξύ αυτών, έχουν ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό των ανταγωνιστών της BA από τις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών.

Άρθρο 2

Επιβάλλεται στην [BA] πρόστιμο ύψους 6,8 εκατομμυρίων ευρώ λόγω των παραβάσεων που διαπιστώνονται με το άρθρο [1].

[...]».

Διαδικασία

28 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου την 1η Οκτωβρίου 1999, η BA άσκησε προσφυγή ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως που της είχε κοινοποιηθεί στις 27 Ιουλίου 1999.

29 Με δικόγραφο που κατέθεσε στις 10 Απριλίου 2000, η Virgin ζήτησε να παρέμβει στην παρούσα διαδικασία προς υποστήριξη των αιτημάτων της Επιτροπής.

30 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 25 Απριλίου 2000, η εταιρία Air France ζήτησε επίσης να παρέμβει στη δίκη προς στήριξη των αιτημάτων ακυρώσεως της BA, προβάλλοντας ότι η επίλυση της παρούσας διαφοράς θα έχει επίπτωση στη θέση που η Επιτροπή κλήθηκε να λάβει στο πλαίσιο διαδικασίας κατά των συστημάτων εμπορικών κινήτρων που εφαρμόζει η Air France έναντι των ταξιδιωτικών πρακτόρων.

31 Με διάταξη της 9ης Φεβρουαρίου 2001, έγινε δεκτή η αίτηση παρεμβάσεως της Virgin, καθώς και η αίτηση της BA περί εμπιστευτικής μεταχειρίσεως, έναντι της Virgin, ορισμένων εγγράφων.

32 Αντιθέτως, η αίτηση παρεμβάσεως της Air France απορρίφθηκε, λόγω ελλείψεως εννόμου συμφέροντος στην επίλυση της παρούσας διαφοράς, καθόσον η ενδεχόμενη επίπτωση της προς έκδοση αποφάσεως επί αποφάσεως την οποία η Επιτροπή μπορεί να εκδώσει κατά της Air France και η οποία θα προσβληθεί δεν εμπίπτει στο αντικείμενο της παρούσας διαφοράς.

33 Με απόφαση του Πρωτοδικείου ο εισηγητής δικαστής τοποθετήθηκε στο πρώτο τμήμα στο οποίο ανατέθηκε, κατά συνέπεια, η υπόθεση.

34 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (πρώτο τμήμα) προχώρησε στην προφορική διαδικασία. Στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας, κάλεσε την BA και την Επιτροπή να απαντήσουν σε ορισμένες ερωτήσεις. Η BA και η Επιτροπή ανταποκρίθηκαν στις αιτήσεις αυτές εντός των προθεσμιών που είχαν ταχθεί.

35 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά τη συνεδρίαση της 26ης Φεβρουαρίου 2001.

Αιτήματα των διαδίκων

36 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση στο σύνολό της·

— να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

37 Η Επιτροπή, υποστηριζόμενη από τη Virgin, ζητεί από το Πρωτοδικείο:

— να απορρίψει την προσφυγή·

— να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

38 Προς στήριξη της προσφυγής της, η BA επικαλείται οκτώ λόγους με τους οποίους προβάλλει, αντιστοίχως, την αναρμοδιότητα της Επιτροπής, την παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων, τον εσφαλμένο ορισμό της σχετικής τομεακής και γεωγραφικής αγοράς, την έλλειψη σχέσεως συναφείας επαρκώς στενής μεταξύ των τομεακών αγορών που φέρονται ως επηρεαζόμενες, την έκδοση της προσβαλλόμενης αποφάσεως βάσει εσφαλμένης νομικής βάσεως, την έλλειψη δεσπόζουσας θέσεως, την έλλειψη καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της δεσπόζουσας θέσεως και, τέλος, τον υπερβολικό χαρακτήρα του προστίμου.

Επί του πρώτου λόγου, που αντλείται από την αναρμοδιότητα της Επιτροπής

Επιχειρήματα των διαδίκων

39 Η BA υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπερέβη την αρμοδιότητά της εκδίδοντας στις 14 Ιουλίου 1999 την προσβαλλόμενη απόφαση, μολονότι όλα τα μέλη της, υπό

παραίτηση από τις 16 Μαρτίου 1999 προκειμένου να προλάβουν πρόταση δυσπιστίας του Κοινοβουλίου, ήσαν εξουσιοδοτημένα μόνο να διακπεραιώνουν τις τρέχουσες υποθέσεις κατά την έννοια του άρθρου 201 ΕΚ, εφαρμοστέου κατ' αναλογία, έως τον διορισμό των μελών της νέας Επιτροπής, στις 15 Σεπτεμβρίου 1999.

40 Οι λόγοι που δικαιολογούν τον περιορισμό των δραστηριοτήτων της Επιτροπής που προβλέπει το άρθρο 201 ΕΚ, μεταξύ των οποίων ο κυριότερος συνίσταται στην ανάθεση στο Κοινοβούλιο της συνταγματικής εξουσίας να αποσύρει από την Επιτροπή την πολιτική εντολή, ισχύουν εξίσου όταν η παραίτηση της Επιτροπής ως κοινοτικού οργάνου είναι εκούσια, όπως στην προκειμένη περίπτωση, καθώς και όταν η παραίτηση είναι αποτέλεσμα προτάσεως δυσπιστίας του Κοινοβουλίου.

41 Κατ' αντίθεση προς τη διατήρηση των μελών της Επιτροπής στα καθήκοντά τους έως την αντικατάστασή τους, που προβλέπει το άρθρο 215, τέταρτο εδάφιο, ΕΚ, που προβλέπει την ύπαρξη κενών θέσεων εντός της Επιτροπής η οποία συνεχίζει τη θητεία της για την οποία διορίστηκε, η έννοια των «τρεχουσών υποθέσεων» που τα μέλη της Επιτροπής εξακολουθούν να διεκπεραιώνουν βάσει του άρθρο 201, δεύτερο εδάφιο, ΕΚ περιλαμβάνει αποκλειστικά τις καθημερινές δραστηριότητες της Επιτροπής. Αποκλείονται από τις δραστηριότητες αυτές νέες πολιτικές πρωτοβουλίες, όπως είναι η προσβαλλόμενη απόφαση, στην οποία η Επιτροπή θέλησε σαφώς να προσδώσει αξία προηγουμένου που έχει εφαρμογή στις αεροπορικές εταιρίες οι οποίες κατέχουν στην αγορά θέση παρόμοια με εκείνη της BA.

42 Ακόμη και αν υποτεθεί ότι έχει εφαρμογή, το άρθρο 215 ΕΚ δεν παρείχε την εξουσία στην Επιτροπή να εκδώσει την προσβαλλόμενη απόφαση. Στο πρώτο της εδάφιο, η διάταξη αυτή προβλέπει ότι τα καθήκοντα μέλους της Επιτροπής λήγουν κατόπιν παραιτήσεως. Ο όρος «καθήκοντα» καλύπτει την απόφαση, όπως η εν προκειμένω, περί εφαρμογής του άρθρου 82 ΕΚ, όπως υπογραμμίζεται στο άρθρο 213, παράγραφος 2, ΕΚ, κατά το οποίο τα μέλη της Επιτροπής ασκούν τα καθήκοντά τους με πλήρη ανεξαρτησία.

43 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι, ελλείψει προτάσεως δυσπιστίας του Κοινοβουλίου, το άρθρο 201 ΕΚ δεν έχει εφαρμογή, έστω και κατ' αναλογία, στην εκούσια παραίτηση, ακόμη και ταυτόχρονη, όλων των μελών της Επιτροπής, αφού μια τέτοια περίπτωση εμπίπτει στο άρθρο 215 ΕΚ.

44 Δεδομένου ότι η τελευταία αυτή διάταξη δεν επιβάλλει κανέναν περιορισμό στις αρμοδιότητές τους, τα μέλη της Επιτροπής είναι κατά νόμον εξουσιοδοτημένα και υποχρεούνται να ασκούν τις εξουσίες που τους παρέχει η Συνθήκη έως τον διορισμό των διαδόχων τους.

45 Εν πάση περιπτώσει, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν συνιστά νέα πολιτική πρωτοβουλία και εντάσσεται στις τρέχουσες υποθέσεις της Επιτροπής.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

46 Το άρθρο 201 ΕΚ έχει ως εξής:

«Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο δεν δύναται να αποφασίσει επί προτάσεως δυσπιστίας κατά της δραστηριότητας της Επιτροπής πριν παρέλθουν τρεις τουλάχιστον ημέρες μετά την υποβολή της, και μόνο με φανερή ψηφοφορία.

Αν η πρόταση δυσπιστίας γίνει δεκτή με την πλειοψηφία των δύο τρίτων των ψηφισάντων και την πλειοψηφία των μελών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τα μέλη της Επιτροπής οφείλουν να παραιτηθούν συλλογικώς. Μέχρις ότου αντικατα-

σταθούν, σύμφωνα με το άρθρο 214, εξακολουθούν να διεκπεραιώνουν τις τρέχουσες υποθέσεις. Στην περίπτωση αυτή, η θητεία των μελών της Επιτροπής που διορίζονται σε αντικατάστασή τους λήγει την ημερομηνία που θα είχε λήξει η θητεία των μελών της Επιτροπής που εξαναγκάστηκαν σε συλλογική παραίτηση.»

47 Εξάλλου, το άρθρο 215 ΕΚ ορίζει:

«Εκτός των τακτικών ανανεώσεων και των θανάτων, τα καθήκοντα μέλους της Επιτροπής λήγουν ατομικώς κατόπιν παραιτήσεως ή απαλλαγής από αυτά.

Το εν λόγω μέλος αντικαθίσταται για τον υπόλοιπο χρόνο της θητείας του από νέο μέλος που διορίζεται με κοινή συμφωνία από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Το Συμβούλιο δύναται να αποφασίσει ομόφωνα ότι δεν συντρέχει λόγος αντικατάστασης.

Εάν ο Πρόεδρος παραιτηθεί ή απαλλαγεί από τα καθήκοντά του, ή αποβιώσει αντικαθίσταται για τον υπόλοιπο χρόνο της θητείας του, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 214, παράγραφος 2.

Εκτός από την περίπτωση απαλλαγής από τα καθήκοντά τους που προβλέπεται στο άρθρο 216, τα μέλη της Επιτροπής παραμένουν σε υπηρεσία μέχρις ότου αντικατασταθούν.»

48 Με έγγραφο της 16ης Μαρτίου 1999, ο Πρόεδρος της Επιτροπής, J. Santer, πληροφόρησε τον πρόεδρο της συνδιασκέψεως των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών σχετικά με την απόφαση των μελών της Επιτροπής να παραιτηθούν συλλογικά και να τεθούν στη διάθεση των κυβερνήσεων των κρατών μελών. Στο έγγραφο αυτό, ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής δήλωναν ότι, βάσει ειδικότερα του άρθρου 215, τέταρτο εδάφιο, ΕΚ, θα συνεχίσουν να ασκούν τα καθήκοντά τους μέχρις ότου αντικατασταθούν σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπουν οι Συνθήκες.

49 Με δήλωση της 22ας Μαρτίου 1999, το Συμβούλιο, μολονότι έκρινε αναγκαίο να διορίσει μια νέα Επιτροπή το ταχύτερο δυνατό, εξέφρασε την ευχή τα μέλη της Επιτροπής να συνεχίσουν μέχρι τότε να εκπληρώνουν τα καθήκοντά τους σύμφωνα με τις Συνθήκες.

50 Από το άρθρο 201 ΕΚ προκύπτει ότι τα μέλη της Επιτροπής δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι «εξαναγκάστηκαν σε συλλογική παραίτηση», κατά την έννοια του δεύτερου εδαφίου, τελευταία περίοδος, του άρθρου αυτού, παρά μόνον όταν το Κοινοβούλιο ψηφίσει προηγουμένως πρόταση δυσπιστίας, υπό τις προϋποθέσεις που ορίζει η ίδια αυτή διάταξη.

51 Ελλείψει, όπως εν προκειμένω, μιας τέτοιας προτάσεως, οι ατομικές παραιτήσεις, έστω και ταυτόχρονες, όλων των μελών της Επιτροπής συνιστούν περίπτωση άσχετη προς τις διατάξεις του άρθρου 201 ΕΚ.

52 Το γεγονός ότι τα μέλη της Επιτροπής αναγνώρισαν την πολιτική τους ευθύνη παραιτούμενα συλλογικά δεν ασκεί συναφώς, κατά νόμον, καμιά επιρροή. Στο πλαίσιο του συστήματος αρμοδιοτήτων της Κοινότητας η επιλογή της νομικής βάσεως μιας πράξεως δεν μπορεί να εξαρτάται από την πεποίθηση ενός οργάνου ως προς τον επιδιωκόμενο σκοπό, αλλά πρέπει να στηρίζεται σε αντικειμενικά στοιχεία που να επιδέχονται δικαστικό έλεγχο (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 26ης Μαρτίου 1987, 45/86, Επιτροπή κατά Συμβουλίου, Συλλογή 1987, σ. 1493, σκέψη 11).

53 Πρέπει επομένως να κριθεί ότι τα καθήκοντα των ενδιαφερομένων μελών της Επιτροπής έληξαν με την εκούσια ατομική τους παραίτηση, κατά την έννοια του άρθρου 215, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, αφού το ταυτόχρονο αυτών των ατομικών παραιτήσεων δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τον εκούσιο χαρακτήρα εκάστης παραιτήσεως.

54 Εξάλλου, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις του προοιμίου της, η απόφαση 1999/627/ΕΚ, ΕΚΑΧ, Ευρατόμ των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 15ης Σεπτεμβρίου 1999, για τον διορισμό του προέδρου και των μελών της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 248, σ. 30), θεμελιώνεται ειδικότερα στο άρθρο 215 ΕΚ.

55 Διευκρινίζοντας, στο άρθρο 215, πρώτο εδάφιο, ΕΚ, ότι τα καθήκοντα μέλους της Επιτροπής λήγουν με την παραίτησή του, οι συντάκτες της Συνθήκης απλώς θέλησαν να καθορίσουν τις νομικές αιτίες της λήξεως των καθηκόντων των μελών της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της θητείας τους, χωρίς να θελήσουν ωστόσο να απαγορεύσουν την άσκηση των κανονικών τους καθηκόντων στα υπό παραίτηση μέλη μέχρις ότου συντελεστεί η εκούσια παραίτησή τους κατά την ημέρα της πραγματικής αντικαταστάσεώς τους.

56 Εκ τούτου προκύπτει ότι οι ενδιαφερόμενοι εξακολουθούσαν να ασκούν «τα καθήκοντά τους έως ότου αντικατασταθούν», στις 15 Σεπτεμβρίου 1999, σύμφωνα με ό,τι ορίζει το άρθρο 215, τέταρτο εδάφιο, ΕΚ. Επομένως, διατήρησαν έως την ημέρα αυτή την πλήρη αρμοδιότητά τους.

57 Επομένως, εκδίδοντας την προσβαλλόμενη απόφαση, στις 14 Ιουλίου 1999, η Επιτροπή δεν υπερέβη την αρμοδιότητά της.

58 Συνεπώς, ο πρώτος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου λόγου, που αντλείται από την παραβίαση της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων

Επιχειρήματα των διαδίκων

59 Η BA προσάπτει στην Επιτροπή ότι παραβίασε την αρχή της απαγορεύσεως των διακρίσεων και την έθεσε σε πάρα πολύ μειονεκτική ανταγωνιστική θέση απαγορεύοντας σ' αυτήν, με την προσβαλλόμενη απόφαση, να εφαρμόσει τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου, χωρίς να εκδώσει παρόμοια απόφαση κατά των άλλων αεροπορικών εταιριών οι οποίες κατέχουν τουλάχιστον εξίσου ισχυρή θέση με αυτήν που η Επιτροπή αποδίδει στην BA και εφαρμόζουν τα ίδια συστήματα οικονομικών κινήτρων.

60 Το προγενέστερο της καταγγελίας της Virgin δεν δικαιολογεί την έκδοση αποφάσεως περί κινήσεως της διαδικασίας παραβάσεως αποκλειστικά κατά της BA. Η διακριτική εξουσία που έχει η Επιτροπή να διαθέτει τους πόρους της στις τρέχουσες υποθέσεις δεν μπορεί να της παρέχει τη δυνατότητα δυσμενούς διακρίσεως, ειδικότερα όταν η δυσμενής αυτή διάκριση αναπτύσσει αφεαυτής αποτελέσματα νοθεύοντα τον ανταγωνισμό εις βάρος της επιχειρήσεως κατά της οποίας κινήθηκε η διαδικασία.

61 Η Επιτροπή φρονεί ότι δεν ενέχει καμιά δυσμενή διάκριση η έκδοση της προσβαλλόμενης αποφάσεως έξι έτη μετά την υποβολή της καταγγελίας της Virgin. Θεωρεί ότι διαθέτει εξουσία εκτιμήσεως για να προσδώσει, σε συνάρτηση προς το κοινοτικό τους ενδιαφέρον, διαφορετικούς βαθμούς προτεραιότητας για τους φακέλους των οποίων επιλαμβάνεται (απόφαση του Πρωτοδικείου της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, Τ-24/90, Automec κατά Επιτροπής, Συλλογή 1992, σ. II-223, σκέψη 77).

62 Σύμφωνα με το ανακοινωθέν Τύπου σχετικά με τις «αρχές που διέπουν την προμήθεια των ταξιδιωτικών πρακτόρων», που δημοσιεύθηκε την ημέρα εκδόσεως της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η απόφαση αυτή συνιστά το πρώτο στάδιο εξετάσεως

της προμήθειας την οποία καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρίες στους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Οι αρχές που καθιερώνονται με το ανακοινωθέν αυτό παρέχουν επίσης σαφείς ενδείξεις για κάθε άλλη αεροπορική εταιρία η οποία βρίσκεται σε παρόμοια κατάσταση με εκείνη της BA και η Επιτροπή οφείλει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την τήρηση των αρχών αυτών εκ μέρους των άλλων αεροπορικών εταιριών οι οποίες βρίσκονται σε παρόμοιες καταστάσεις.

63 Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν δημιουργεί αρνητικό αποτέλεσμα εις βάρος της BA στις γεωγραφικές αγορές πλην της βρετανικής αγοράς. Όταν δεν κατέχει σ' αυτές τις άλλες αγορές δεσπόζουσα θέση, η BA μπορεί να προσφύγει σ' αυτά τα συστήματα οικονομικών κινήτρων για να αντιμετωπίσει τα χρησιμοποιούμενα από ανταγωνίστρια επιχείρηση.

64 Επιπροσθέτως, η προσφορά που προέρχεται από άλλες αεροπορικές εταιρίες οι οποίες εφαρμόζουν, στο Ηνωμένο Βασίλειο, διάφορα συστήματα επιδομάτων για τους αεροπορικούς ταξιδιωτικούς πράκτορες δεν έχουν επίπτωση στην προσβαλλόμενη απόφαση. Η απόφαση αυτή αφορά την BA υπό την ιδιότητά της ως δεσπόζουσας επιχειρήσεως στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, λόγω της ειδικής ευθύνης που υπέχει υπό την ιδιότητα αυτή.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

65 Για να μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι προέβη σε δυσμενή διάκριση, θα πρέπει να έχει αντιμετωπίσει με διαφορετικό τρόπο όμοιες καταστάσεις, ζημιώνοντας ορισμένους επιχειρηματίες σε σχέση με άλλους, χωρίς η διαφορετική αυτή μεταχείριση να δικαιολογείται από την ύπαρξη σχετικά σημαντικών αντικειμενικών διαφορών (απόφαση του Πρωτοδικείου της 7ης Ιουλίου 1999, T-106/96, Wirtschaftsvereinigung Stahl κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-2155, σκέψη 103).

66 Το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διαπίστωσε ότι ένας επιχειρηματίας που βρισκόταν σε παρεμφερή προς τον προσφεύγοντα κατάσταση τέλεσε παράβαση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να εξαλείψει τη διαπίστωση της τελέσεως παραβάσεως εκ μέρους του προσφεύγοντος αυτού, εφόσον η τέλεση της παραβάσεως αυτής έχει αποδειχθεί προσηκόντως (απόφαση του Δικαστηρίου της 31ης Μαρτίου 1993, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 και C-125/85 έως C-129/85, Ahlström κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-1307, σκέψη 146).

67 Εξάλλου, ο λόγος ακυρώσεως βασίζεται στον απλό ισχυρισμό, ουδόλως αποδειχθέντα, της ελλείψεως νομιμότητας, ενόψει των άρθρων 81 ΕΚ και 82 ΕΚ, των συστημάτων οικονομικών κινήτρων που οι ανταγωνίστριες της BA αεροπορικές εταιρίες εφαρμόζουν ως προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

68 Επιπλέον, χωρίς να ληφθεί υπόψη το ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αποτελεί συνέχεια της καταγγελίας που υπέβαλε η Virgin κατά της BA από το 1993, η Επιτροπή δικαιούται, προκειμένου να μεριμνά αποτελεσματικά για την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, να καθορίζει, όπως εν προκειμένω, διαφορετικούς βαθμούς προτεραιότητας στις καταγγελίες των οποίων επιλαμβάνεται (απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Μαρτίου 1999, C-119/97 P, Ufex κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. I-1341, σκέψη 88), σε συνάρτηση προς το κοινοτικό συμφέρον που εμφανίζουν, κρινόμενο με μέτρο τις περιστάσεις κάθε περιπτώσεως και, ιδίως, τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που προβάλλονται (απόφαση Automec κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 61 ανωτέρω, σκέψη 86).

69 Συναφώς, η Επιτροπή οφείλει να εκτιμά σε κάθε περίπτωση τη σοβαρότητα των φερομένων περιορισμών του ανταγωνισμού (απόφαση του Πρωτοδικείου της 13ης Δεκεμβρίου 1999, T-189/95, T-39/96 και T-123/96, SGA κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-3587, σκέψη 53) καθώς και το προγενέστερο, όπως εν προκειμένω, της καταγγελίας της οποίας επιλαμβάνεται. Πράγματι, εναπόκειται στην Επιτροπή να περατώνει τις διαδικασίες έρευνας εντός εύλογης προθεσμίας (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Οκτωβρίου 1997, T-213/95 και T-18/96, SCK και FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739, σκέψεις 55 και 56).

70 Οσάκις, όπως εν προκειμένω, βρίσκεται αντιμέτωπη με κατάσταση, στα πλαίσια της οποίας ορισμένα στοιχεία επιτρέπουν να υφίστανται υπόνοιες ότι μερικές μεγάλες επιχειρήσεις ανήκουσες στον ίδιο οικονομικό τομέα ενεργούν κατά τρόπο αντίθετο προς το δίκαιο του ανταγωνισμού, η Επιτροπή νομμοποιείται να επικεντρώσει τις προσπάθειές της σε μία από τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, διευκρινίζοντας παράλληλα στους επιχειρηματίες που φέρονται ως θιγόμενοι από την ενδεχόμενη παράνομη συμπεριφορά των λοιπών παραβατών ότι εναπόκειτο στους ίδιους να προσφύγουν στις εθνικές αρχές (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση SGA κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 69 ανωτέρω, σκέψη 59).

71 Τέλος, η Επιτροπή προέβαλε κατά τη συζήτηση, χωρίς να αντικρουστεί επί του σημείου αυτού από την BA, ότι κίνησε τις διαδικασίες έρευνας κατά οκτώ αεροπορικών εταιριών κατόπιν καταγγελιών που υπέβαλε η BA τον Ιούνιο και τον Σεπτεμβρίου του 1998, και πληροφόρησε την BA, με έγγραφο της 6ης Φεβρουαρίου 2003, ως προς την πρόθεσή της να θέσει τέρμα στις διαδικασίες αυτές.

72 Εναπόκειται επομένως στην BA, αν πιστεύει ότι νομιμοποιείται προς τούτο, να υποβάλει τις σχετικές της παρατηρήσεις στην Επιτροπή και να αμφισβητήσει ενδεχόμενη απόφαση της Επιτροπής να μη δώσει συνέχεια στις καταγγελίες της.

73 Ο δεύτερος λόγος δεν μπορεί επομένως να γίνει δεκτός.

Επί του τρίτου λόγου, που αντλείται από τον εσφαλμένο ορισμό της σχετικής τομεακής και γεωγραφικής αγοράς

74 Όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση (βλ. σκέψη 22 ανωτέρω), η Επιτροπή έκρινε ότι η σχετική αγορά, για σκοπούς αποδείξεως της δεσπόζουσας θέσεως της BA, ήταν η βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

Επιχειρήματα των διαδίκων

75 Η ΒΑ αμφισβητεί αυτή την ανάλυση της Επιτροπής υποστηρίζοντας ότι, έστω και αν υφίσταται, η αγορά των υπηρεσιών που παρέχουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες στις αεροπορικές εταιρίες δεν μπορεί να συνίσταται, υπό τις εν προκειμένω περιστάσεις, από την εν λόγω τομεακή αγορά.

76 Η Επιτροπή καταλόγισε τους περιορισμούς του ανταγωνισμού που διαπίστωσε στα επίδικα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων στη θέση που η ΒΑ κατέχει υπό την ιδιότητα του αγοραστού υπηρεσιών που παρέχουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου. Ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή απέστη, αφενός, της συνήθους μεθόδου της ορισμού της σχετικής αγοράς, προδικάζοντας έτσι τη διαπίστωση της δεσπόζουσας θέσεως και, τελικά, της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως και, αφετέρου, της ανακοινώσεώς της όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του κοινοτικού δικαίου ανταγωνισμού (ΕΕ 1997, C 372, σ. 5).

77 Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες αντιπροσωπεύουν ένα δίαυλο διανομής που επιτρέπει στις αεροπορικές εταιρίες να πωλούν θέσεις στις πτήσεις τους και διασφαλίζει τα καθήκοντα του λιανοπωλητή. Όμως, στις αγορές επώνυμων προϊόντων, η φύση του ανταγωνισμού εκτιμάται θεωρώντας ως σχετικές τις αγορές των εξεταζόμενων προϊόντων και όχι εκείνες όπου αγοράζονται υπηρεσίες λιανικής πωλήσεως που παρέχουν τα σημεία πωλήσεως τα οποία χρησιμοποιούν οι παραγωγοί προς εμπορία των προϊόντων τους.

78 Η θέση της ΒΑ σε σχέση με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες δεν παρέχει μια καλή προσέγγιση προς εκτίμηση της ισχύος της στην αγορά. Για τον καθορισμό της σχετικής τομεακής αγοράς, προκειμένου να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα επί του ανταγωνισμού των οικονομικών ωφελημάτων που παρέχονται στους ταξιδιωτικούς πράκτορες, επιβάλλεται να προσδιοριστεί αν ένας αποκλειστικός προμηθευτής υπηρεσιών αερομεταφορών σε συγκεκριμένη γραμμή μπορεί να αυξήσει επωφελώς τις τιμές του.

79 Όπως δέχεται η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 80 και 81 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η απάντηση εξαρτάται από τον βαθμό στον οποίο οι ταξιδιώτες που επιθυμούν να ταξιδέψουν με συγκεκριμένη πτήση θεωρούν ότι άλλες πτήσεις αποτελούν πραγματικά υποκατάστατα. Η Επιτροπή υιοθετεί την προσέγγιση αυτή όταν εξετάζει την αερομεταφορά προσώπων προς και από το Ηνωμένο Βασίλειο, αλλά κακώς εμμένει στο ότι υπάρχει χωριστή αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

80 Η BA υποστηρίζει ότι, στην οπτική της Επιτροπής, αν η αγορά των υπηρεσιών διανομής αεροπορικών εισιτηρίων που διασφαλίζουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες μειωθεί μέχρι σημείου να καταστεί ασήμαντη, η σχετική αγορά θα εξακολουθούσε να υπάρχει. Όμως, κατά την BA, οι άλλες μορφές διανομής εμποδίζουν τη δυνατότητα να συναχθεί η ύπαρξη ισχύος επί της αγοράς αυτής μιας αεροπορικής εταιρίας ακόμη και αν αυτή κατέχει εξέχον μερίδιο στη διανομή εισιτηρίων μέσω πρακτορείων.

81 Εξάλλου, αν υπήρχαν τέσσερις κατηγορίες προορισμών (Ηνωμένες Πολιτείες, Ευρώπη, Αφρική και Άπω Ανατολή) και ένας μόνον προμηθευτής υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών για έκαστον προορισμό, κάθε αεροπορική εταιρία θα ήταν σε θέση να ασκεί ουσιαστική ισχύ στις δικές της γραμμές, χωρίς να υφίσταται την πίεση των άλλων εταιριών. Σύμφωνα όμως με την ανάλυση της Επιτροπής, καμιά από τις εταιρίες αυτές δεν βρίσκεται υποχρεωτικά σε δεσπόζουσα θέση για την αγορά υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων, δεδομένου ότι εκάστη εξ αυτών αντιπροσωπεύει μόλις το 25 % αγοράς των υπηρεσιών αυτών.

82 Τέλος, μια αεροπορική εταιρία η οποία δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, αλλά διασφαλίζει από μόνη της την εξυπηρέτηση μιας συγκεκριμένης γραμμής ή ενός μικρού συνόλου γραμμών, θα μπορούσε να ενεργεί κατά τρόπο εντελώς ανεξάρτητο από τους ανταγωνιστές της και τους πράκτορες στις ίδιες αυτές γραμμές. Ωστόσο, σύμφωνα με την ανάλυση της Επιτροπής, η κατάσταση αυτή δεν εμπίπτει στο άρθρο 82 ΕΚ.

83 Η BA προσθέτει ότι, ακόμη και αν οι υπηρεσίες πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων συνιστούσαν τη σχετική τομεακή αγορά, η σχετική γεωγραφική αγορά θα ήταν ευρύτερη από ό,τι το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου. Μεγάλος αριθμός σημαντικών ταξιδιωτικών πρακτόρων δραστηριοποιούνται σε περισσότερες χώρες. Επιπλέον, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες διαπραγματεύονται όλο και περισσότερο με τις αεροπορικές εταιρίες σε διεθνή κλίμακα, όπως καταδεικνύουν οι διεθνείς συμφωνίες που συνήψε η BA με ορισμένα πρακτορεία.

84 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατά την αιτιολογική σκέψη 31 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ενεργούν για λογαριασμό των αεροπορικών εταιριών, υπό την ιδιότητα των ανεξάρτητων μεσαζόντων που ασκούν αυτοτελή δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών (απόφαση του Δικαστηρίου της 1ης Οκτωβρίου 1987, 311/85, VVR, Συλλογή 1987, σ. 3801, σκέψη 20).

85 Οι υπηρεσίες πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων, που αμείβονται από τις αεροπορικές εταιρίες υπό τη μορφή προμήθειας η οποία βασίζεται στην έκδοση των εισιτηρίων τους συνίσταται στη διαφήμιση υπέρ των αντισυμβαλλομένων αεροπορικών εταιριών, στη βοήθεια των ταξιδιωτών να επιλέξουν τις κατάλληλες εταιρίες και πτήσεις, στην έκδοση των εισιτηρίων, στην είσπραξη των χρημάτων από τους ταξιδιώτες και την καταβολή τους στις αεροπορικές εταιρίες.

86 Τίποτε δεν εμποδίζει τη διαπίστωση καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της δεσπόζουσας θέσεως που διαπράττει ο αγοραστής με δεσπόζουσα θέση, ο οποίος δεν εκφεύγει από το κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού.

87 Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι χαρακτήρισε χωριστή αγορά τις υπηρεσίες πρακτορείων αεροπορικών εισιτηρίων [απόφαση 91/480/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 30ής Ιουλίου 1991, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου [81] της Συνθήκης (υπόθεση αριθ. IV-32.659 — IATA Passenger Agency Programme) (ΕΕ L 258, σ. 18)), καθώς και άλλες αγορές συνδεόμενες με τα αεροπορικά ταξίδια, όπως η κράτηση θέσεων για αεροπορικά ταξίδια μέσω συστημάτων πληροφορικής [απόφαση 88/589/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 1988, αναφερόμενη σε διαδικασία εφαρμογής του άρθρου [82] της Συνθήκης (IV/32.318, London European — SABENA) (ΕΕ L 317, σ. 47)).

88 Τέλος, ο περιορισμός στο Ηνωμένο Βασίλειο της σχετικής γεωγραφικής αγοράς δικαιολογείται από τα διάφορα στοιχεία εντοπισμού των οικείων δραστηριοτήτων στο βρετανικό έδαφος. Ειδικότερα, οι πελάτες προβαίνουν κανονικά στις κρατήσεις των εισιτηρίων τους στις χώρες κατοικίας και οι σχέσεις μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των αεροπορικών εταιριών δημιουργούνται ανά χώρα.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

89 Η Επιτροπή θεώρησε με την προσβαλλόμενη απόφαση ότι η τομεακή αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη, προκειμένου να αποδειχθεί η δεσπόζουσα θέση της BA, περιλαμβάνει τις υπηρεσίες που οι αεροπορικές εταιρίες αγοράζουν από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες για την εμπορία και τη διανομή των αεροπορικών τους εισιτηρίων (αιτιολογική σκέψη 72). Κατά τη γνώμη της Επιτροπής, η πρακτική αυτή των αεροπορικών εταιριών έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργεί μια αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων χωριστή από τις αγορές των αερομεταφορών.

90 Η Επιτροπή έκρινε, εξάλλου, ότι η σχετική γεωγραφική αγορά ήταν στην προκειμένη περίπτωση το έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, λόγω της εθνικής διαστάσεως που ενέχει η δραστηριότητα των ταξιδιωτικών πρακτόρων.

91 Πρέπει να υπομνηστεί ότι, κατά πάγια νομολογία (απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Νοεμβρίου 1983, 322/81, Michelin κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3461, σκέψη 37· απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Μαρτίου 2000, T-65/96, Kish Glass κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-1885, σκέψη 62, επιβεβαιωθείσα κατόπιν αναιρέσεως με διάταξη του Δικαστηρίου της 18ης Οκτωβρίου 2001, C-241/00 P, Kish Glass κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. I-7759), για να εξετασθεί η τυχόν δεσπόζουσα θέση μιας επιχειρήσεως σε συγκεκριμένη αγορά, οι δυνατότητες ανταγωνισμού πρέπει να αξιολογούνται στο πλαίσιο της αγοράς που περιλαμβάνει όλα τα προϊόντα ή υπηρεσίες που, λόγω των χαρακτηριστικών τους, μπορούν κάλλιστα να ικανοποιούν διαρκείς ανάγκες και είναι σε μικρό βαθμό εναλλάξιμα με άλλα προϊόντα ή υπηρεσίες. Επί πλέον, εφόσον ο καθορισμός της σχετικής αγοράς χρησιμεύει για να κριθεί αν η οικεία επιχείρηση έχει τη δυνατότητα να εμποδίσει τη διατήρηση πραγματικού ανταγωνισμού και να ενεργεί με αισθητό τρόπο ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές

της και, στην προκειμένη περίπτωση, από τους παρέχοντες σ' αυτήν υπηρεσίες, δεν είναι δυνατόν προς τούτο να περιοριστεί κανείς στην εξέταση μόνον των αντικειμενικών χαρακτηριστικών των σχετικών υπηρεσιών, αλλά πρέπει και να λάβει υπόψη τις συνθήκες ανταγωνισμού και τη διάρθρωση της ζητήσεως και προσφοράς στην αγορά.

92 Από τα ίδια τα υπομνήματα της BA προκύπτει ότι αυτή η ίδια δέχεται την ύπαρξη ανεξάρτητης αγοράς υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων, αφού ισχυρίζεται, στο σημείο 11.34 της προσφυγής της, ότι οι ίδιοι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ασκούν δραστηριότητα σε μια ανταγωνιστική αγορά ανταγωνιζόμενοι αμοιβαίως προκειμένου να παρέχουν την καλύτερη δυνατή υπηρεσία στους πελάτες τους.

93 Συναφώς, μολονότι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες ενεργούν για λογαριασμό των αεροπορικών εταιριών, που αναλαμβάνουν όλους τους κινδύνους και πλεονεκτήματα που συνδέονται με την ίδια την υπηρεσία μεταφορών και που συνάπτουν τις συμβάσεις μεταφοράς απευθείας με τους ταξιδιώτες, ωστόσο αποτελούν ανεξάρτητους μεσάζοντες που ασκούν αυτοτελή δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση VVR, παρατεθείσα στη σκέψη 84 ανωτέρω, σκέψη 20).

94 Όπως παρατηρεί η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 31 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η ειδική αυτή δραστηριότητα των ταξιδιωτικών πρακτόρων συνίσταται, αφενός, στην παροχή συμβουλών στους δυνητικούς ταξιδιώτες, στην κράτηση και έκδοση των αεροπορικών εισιτηρίων, στηνείσπραξη της τιμής του εισιτηρίου και την καταβολή στις αεροπορικές εταιρίες και, αφετέρου, στη διασφάλιση υπέρ των εταιριών αυτών των υπηρεσιών διαφημίσεως και της εμπορικής προωθήσεως.

95 Συναφώς, η ίδια η BA υποστηρίζει ότι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι και θα εξακολουθήσουν να είναι για τις αεροπορικές εταιρίες, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, ένας ζωτικός δίαυλος διανομής που τους επιτρέπει να πωλούν, αποτελεσματικά τις θέσεις στις πτήσεις που προτείνουν και ότι υπάρχει αμοιβαία εξάρτηση μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων και των αεροπορικών εταιριών οι οποίες, μόνες τους, δεν είναι σε θέση να διαθέσουν επωφελώς τις παροχές τους αεροπορικών μεταφορών.

96 Όπως παρατήρησε ακόμη η BA, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες προσφέρουν μεγαλύτερη γκάμα αεροπορικών συνδέσεων, ωραρίων αναχωρήσεως και αφίξεως που θα ήταν δυνατό για κάθε αεροπορική εταιρία. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες φιλτράρουν τις πληροφορίες σχετικά με τις διάφορες πτήσεις προς όφελος των επιβατών οι οποίοι αντιμετωπίζουν την εξάπλωση των διαφόρων δομών των τιμολογίων των αερομεταφορών, που οφείλονται στα συστήματα τιμολογήσεως σε πραγματικό χρόνο που εφαρμόζουν οι αεροπορικές εταιρίες.

97 Η BA αναγνώρισε εξάλλου ότι ο ρόλος που διαδραματίζουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες στη διανομή των αεροπορικών εισιτηρίων εξηγεί το ότι οι αεροπορικές εταιρίες προσπαθούν να τους προσφέρουν πλεονεκτήματα προκειμένου αυτοί να πωλούν τις θέσεις στις πτήσεις τους. Ο αναντικατάστατος χαρακτήρας των υπηρεσιών που προσφέρουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες στις αεροπορικές εταιρίες επιβεβαιώνεται επίσης από το σύνολο των αμοιβών που τους παρέχουν οι εταιρίες.

98 Τέλος, η ίδια η BA υπογράμμισε ότι οι σημαντικοί ταξιδιωτικοί πράκτορες διαπραγματεύονται ατομικά τις συμφωνίες διανομής αεροπορικών εισιτηρίων και, επομένως, είναι σε θέση να θέσουν σε ανταγωνισμό τις αεροπορικές εταιρίες.

99 Αυτή η ιδιαιτερότητα των υπηρεσιών που παρέχουν στις αεροπορικές εταιρίες οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, χωρίς οι αεροπορικές εταιρίες να μπορούν σοβαρά να σχεδιάσουν να υποκαταστήσουν τους πράκτορες για να εκτελούν αυτές οι ίδιες τις ίδιες υπηρεσίες, επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, κατά τον χρόνο των προσαπτόμενων περιστατικών, τα πωληθέντα στο Ηνωμένο Βασίλειο αεροπορικά εισιτήρια είχαν διατεθεί μέχρι ποσοστού 85 % μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων.

100 Επομένως, επιβάλλεται να θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες των πρακτορείων αεροπορικών εισιτηρίων αντιπροσωπεύουν οικονομική δραστηριότητα την οποία, κατά τον χρόνο της προσβαλλόμενης αποφάσεως, ο αεροπορικές εταιρίες δεν μπορούσαν να υποκαταστήσουν με άλλο τρόπο διανομής των εισιτηρίων τους και, επομένως, συνιστούν αγορά υπηρεσιών χωριστή εκείνης των αερομεταφορών.

101 Ως προς τον ισχυρισμό ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού τους οποίους η Επιτροπή καταλογίζει στα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA οφείλονται στη θέση που η BA κατέχει υπό την ιδιότητά της όχι ως προμηθευτή αλλά ως αγοραστή υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, δεν ασκεί επιρροή για τον ορισμό της σχετικής αγοράς. Πράγματι, το άρθρο 82 ΕΚ εφαρμόζεται τόσο στις επιχειρήσεις των οποίων η ενδεχόμενη δεσπόζουσα θέση διαπιστώνεται, όπως εν προκειμένω, σε σχέση με τους προμηθευτές τους, όσο και προς τις επιχειρήσεις οι οποίες είναι δυνατό να βρίσκονται στην ίδια θέση έναντι των πελατών τους.

102 Εξάλλου, η ίδια η BA δέχθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι είναι δυνατόν τόσο για τον πωλητή όσο και για τον αγοραστή να κατέχει δεσπόζουσα θέση κατά την έννοια του άρθρου 82 ΕΚ.

103 Επομένως, η BA δεν μπορεί βασίμως να υποστηρίζει ότι, για τον ορισμό της σχετικής τομεακής αγοράς, προκειμένου να εκτιμηθούν τα αποτελέσματα επί του ανταγωνισμού των οικονομικών πλεονεκτημάτων που παρέχει στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου, επιβάλλεται να προσδιοριστεί αν ο μόνος προμηθευτής υπηρεσιών αεροπορικών εταιριών σε συγκεκριμένη γραμμή μπορεί επωφελώς να αυξήσει τις τιμές του.

104 Μια τέτοια παράμετρος, που ασκεί ενδεχομένως επιρροή ενόψει κάθε αεροπορικής γραμμής, δεν παρέχει τη δυνατότητα να μετρηθεί η οικονομική ισχύς που διαθέτει η BA, υπό την ιδιότητά της, όχι του παρέχοντος υπηρεσίες αερομεταφορών, αλλά του αγοραστή υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων, στο σύνολο των γραμμών από και προς τα βρετανικά αεροδρόμια, έναντι όλων των άλλων αεροπορικών εταιριών εξεταζομένων, αφενός, υπό την ίδια ιδιότητα των αγοραστών υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων και, αφετέρου, έναντι των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου.

105 Επομένως, δεν έχουν επίπτωση οι αντιρρήσεις που διατύπωσε η BA κατά της λυσιτέλειας της τομεακής αγοράς που δέχθηκε η Επιτροπή, αντιρρήσεις που αντλούνται από την ενδεχόμενη περιθωριοποίηση της διανομής αεροπορικών εισιτηρίων μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων, την αποκλειστική εξειδίκευση των

αεροπορικών εταιριών κατά γεωγραφικούς προορισμούς και την ανεξάρτητη συμπεριφορά μιας ενδεχόμενης αεροπορικής εταιρίας σε κατάσταση μονοπωλίου σε ορισμένες γραμμές.

106 Τα επιχειρήματα αυτά αντλούνται από υποθετικές καταστάσεις ή άσχετες προς τους όρους ανταγωνισμού που ασκείται στη σχετική τομεακή αγορά η οποία αποτελείται από τις υπηρεσίες πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων τόσο μεταξύ των πρακτόρων παροχής υπηρεσιών όσο και μεταξύ των αεροπορικών εταιριών που απολαύουν των υπηρεσιών αυτών.

107 Επομένως, δεν υπέπεσε σε σφάλμα εκτιμήσεως η Επιτροπή χαρακτηρίζοντας σχετική την τομεακή αγορά των υπηρεσιών που παρέχουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες υπέρ των αεροπορικών εταιριών, προκειμένου να διαπιστώσει αν η BA κατέχει στην αγορά αυτή δεσπόζουσα θέση υπό την ιδιότητα του αποδέκτη αυτών των παροχών υπηρεσιών.

108 Ως προς τη γεωγραφική αγορά που πρέπει να ληφθεί υπόψη, από πάγια νομολογία προκύπτει ότι η αγορά αυτή μπορεί να οριστεί ως η επικράτεια επί της οποίας όλοι οι επιχειρηματίες βρίσκονται σε παρεμφερείς ή επαρκώς ομοιογενείς συνθήκες όσον αφορά, ακριβώς, τα οικεία προϊόντα ή υπηρεσίες, χωρίς να απαιτείται οι συνθήκες αυτές να είναι απολύτως ομοιογενείς (απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Οκτωβρίου 1994, T-83/91, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-755, σκέψη 91, επιβεβαιωθείσα κατόπιν αναιρέσεως με απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Νοεμβρίου 1996, C-333/94 P, Tetra Pak κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. I-5951).

109 Όμως, ουδόλως αμφισβητείται ότι, στην πολύ μεγάλη πλειοψηφία τους, οι επιβάτες αγοράζουν τα αεροπορικά εισιτήρια στη χώρα κατοικίας τους. Μολονότι η BA υποστήριξε ότι όλα τα εισιτήρια που πώλησαν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν πωλήθηκαν κατ' ανάγκη σε κατοίκους της χώρας αυτής, αναγνώρισε ωστόσο ότι οι συναλλαγές που διενεργήθηκαν εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου δεν μπορούσαν να υπολογιστούν ποσοτικά.

110 Εξάλλου, όπως ανέφερε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 83 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, χωρίς τούτο να αμφισβητηθεί από την ΒΑ, οι κανόνες της ΙΑΤΑ για τη διαδοχική χρήση των επιμέρους τμημάτων ενός αεροπορικού εισιτηρίου εμποδίζουν να χρησιμοποιούνται εισιτήρια πωληθέντα εκτός του εδάφους του Ηνωμένου Βασιλείου για πτήσεις με αφετηρία τα βρετανικά αεροδρόμια.

111 Δεδομένου ότι η διανομή των τίτλων για τις αερομεταφορές πραγματοποιείται σε εθνικό επίπεδο, έπεται ότι οι αεροπορικές εταιρίες αγοράζουν συνήθως τις υπηρεσίες διανομής των τίτλων αυτών επί εθνικής βάσεως, όπως τούτο επιβεβαιώνουν οι συμβάσεις που υπέγραψε προς τούτο η ΒΑ με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου.

112 Ούτε αμφισβητήθηκε ότι οι αεροπορικές εταιρίες διαρθρώνουν τις εμπορικές τους υπηρεσίες σε εθνική κλίμακα, ότι ο διακανονισμός των αεροπορικών εισιτηρίων εκ μέρους των ταξιδιωτικών πρακτόρων γίνεται στο πλαίσιο εθνικών συστημάτων τραπεζικού διακανονισμού της ΙΑΤΑ και, στην προκειμένη περίπτωση, μέσω του συστήματος τραπεζικού διακανονισμού για το Ηνωμένο Βασίλειο (Billing and Settlement Plan for the United Kingdom, στο εξής: BSPUK).

113 Επιπλέον, η ΒΑ δεν αμφισβήτησε τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι η ΒΑ εφαρμόζει τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου ομοιόμορφα σε ολόκληρη την επικράτεια αυτού του κράτους μέλους.

114 Η ΒΑ δεν αμφισβήτησε ούτε το ότι τα επίδικα οικονομικά κίνητρα εφαρμόζονται μόνο στις πωλήσεις εισιτηρίων ΒΑ που πραγματοποιούνται στο Ηνωμένο Βασίλειο, έστω και αν τα κίνητρα αυτά εντάσσονται στις συμβάσεις που έχει συνάψει με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες των οποίων οι δραστηριότητες εκτείνονται σε περισσότερα του ενός κράτη μέλη.

115 Αντίθετα προς ό,τι υποστηρίζει, η εκ μέρους της BA σύναψη διεθνών συμφωνιών με ορισμένους ταξιδιωτικούς πράκτορες δεν είναι ικανή να αποδείξει ότι οι τελευταίοι διαπραγματεύονται όλο και περισσότερο με τις αεροπορικές εταιρίες σε διεθνή κλίμακα. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 20 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, όχι από την BA, οι συμφωνίες αυτές υπεγράφησαν μόνο με τρεις ταξιδιωτικούς πράκτορες και μόνο για τη χειμερινή περίοδο 1992/1993. Εξάλλου οι συμφωνίες αυτές προστέθηκαν απλώς στις τοπικές συμφωνίες που συνήφθησαν με τις οικείες χώρες.

116 Επομένως, δεν προκύπτει ότι η Επιτροπή κακώς δέχθηκε ως σχετική γεωγραφική αγορά την αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου, προκειμένου να αποδείξει ότι η BA, υπό την ιδιότητα του αγοραστή υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων που παρέχουν οι πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου κατέχει δεσπόζουσα θέση.

117 Επομένως, ο λόγος που αντλείται από τον εσφαλμένο ορισμό της σχετικής τομεακής και γεωγραφικής αγοράς δεν μπορεί να γίνει δεκτός.

Επί του τετάρτου λόγου, που αντλείται από την έλλειψη της αναγκαίας σχέσεως συναφείας μεταξύ των επηρεαζομένων τομεακών αγορών

118 Με την προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή διαπίστωσε την ύπαρξη αποτελεσμάτων των επίδικων πρακτικών σε πολλές αγορές. Όπως ειδικότερα προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 111 και 112 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η Επιτροπή θεώρησε ότι τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων που εφάρμοζε η BA δημιουργούσαν, στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, δυσμενή διάκριση μεταξύ ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου και έτειναν, αφενός, να μειώσουν την ποσότητα υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων που παρείχαν στις άλλες εταιρίες και, αφετέρου, να εξαρτούν την παροχή των υπηρεσιών αυτών από δυσμενέστερους όρους. Αυτή η καταχρηστική συμπεριφορά της BA στην αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων αναπτύσσει, εξάλλου, στις βρετανικές αγορές αερομεταφορών, σοβαρά αποτελέσματα νοθεύοντα τον ανταγωνισμό εις βάρος των αεροπορικών εταιριών ανταγωνιστριών της BA (αιτιολογικές σκέψεις 103 και 113).

Επιχειρήματα των διαδίκων

119 Η BA υποστηρίζει ότι δεν υπάρχει σχέση συναφείας επαρκώς στενή, που απαιτεί το άρθρο 82 ΕΚ, μεταξύ, αφενός, της βρετανικής αγοράς υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, στην οποία φέρεται ότι δεσπόζει η BA, και, αφετέρου, των βρετανικών αγορών αεροπορικών μεταφορών, όπου η BA δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση.

120 Η ανάλυση της Επιτροπής είναι «κυκλική» καθόσον θεωρεί ότι η επιτυχία της BA στις βρετανικές αγορές αερομεταφορών συνεπάγεται, στη βρετανική αγορά υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων, δεσπόζουσα θέση της BA, της οποίας η καταχρηστική εκμετάλλευση έχει ζημιογόνες συνέπειες στις πρώτες αγορές.

121 Εξάλλου, τα μερίδια που κατέχει η BA στις βρετανικές αγορές αερομεταφορών είναι πάρα πολύ μικρά για να δημιουργήσουν ανησυχίες και η ιδιότητά της ως αγοραστή υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων στο Ηνωμένο Βασίλειο δεν της επιτρέπει να ελέγχει την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

122 Η Επιτροπή φρονεί ότι εξακρίβωσε την αγορά η οποία συνίσταται από τις υπηρεσίες πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων του Ηνωμένου Βασιλείου, όπου η BA κατέχει δεσπόζουσα θέση και προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευσή της, λόγω της παράνομης διακρίσεως μεταξύ αυτών των επιχειρηματιών και του αποκλεισμού που ανέπτυξε η συμπεριφορά της στην ίδια αυτή αγορά. Ελήφθησαν επίσης υπόψη τα αποτελέσματα αποκλεισμού που αυτή η καταχρηστική εκμετάλλευση ανέπτυξε κατά των ανταγωνιστριών αεροπορικών εταιριών στις τομεακές αγορές αερομεταφορών από και με προορισμό το Ηνωμένο Βασίλειο.

123 Το Πρωτοδικείο υπογραμμίζει ότι το άρθρο 82 ΕΚ δεν περιλαμβάνει καμία ρητή ένδειξη σχετικά με τις επιταγές που αφορούν τον εντοπισμό της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως στην αγορά των προϊόντων ή υπηρεσιών (απόφαση της 6ης

Οκτωβρίου 1994, Tetra Pak κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 108 ανωτέρω, σκέψη 113), και το Δικαστήριο έκρινε ότι η εκτίμηση του Πρωτοδικείου δεν μπορούσε να αμφισβητηθεί επί του σημείου αυτού (απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1996, Tetra Pak κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 108 ανωτέρω, σκέψη 24).

124 Ακόμη και αν η προκειμένη περίπτωση είναι διαφορετική της υποθέσεως στην οποία εκδόθηκε η απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 1994, Tetra Pak κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 108 ανωτέρω, στο μέτρο που η καταχρηστική εκμετάλλευσή δεσπόζουσας θέσεως στην οποία προέβη η BA ανέπτυξε αποτελέσματα τόσο στην αγορά όπου υπήρχε η δεσπόζουσα θέση όσο και στις άλλες αγορές, είναι αδιαμφισβήτητο ότι η βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων διατηρεί στενές σχέσεις με τις αγορές αερομεταφορών από, εντός και προς το Ηνωμένο Βασίλειο.

125 Η παρεμβαίνουσα Virgin υπενθυμίζει ότι η BA αμφισβήτησε την αυτοτέλεια της αγοράς υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων σε σχέση με εκείνη των αερομεταφορών. Η BA δεν νομιμοποιείται επομένως να υποστηρίζει ότι οι δύο αυτές αγορές είναι εντελώς χωριστές και χωρίς καμιά σχέση.

126 Η Virgin προσθέτει ότι η ικανότητα των ταξιδιωτικών πρακτόρων να ασκούν καθοριστική επίδραση στην επιλογή μιας αεροπορικής εταιρίας εκ μέρους του επιβάτη δεν μπορεί να αμφισβητηθεί σοβαρά. Έτσι, οι ανταμοιβές που τους καταβάλλουν οι αεροπορικές εταιρίες επηρεάζουν σημαντικά τον τρόπο κρατήσεως έναντι των επιβατών οι οποίοι τους αναθέτουν την επιλογή της αεροπορικής εταιρίας.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

127 Η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως που γίνεται στην τομεακή αγορά όπου υπάρχει η δεσπόζουσα θέση αλλά της οποίας τα αποτελέσματα γίνονται αισθητά σε χωριστή αγορά όπου η ενδιαφερόμενη επιχείρηση δεν κατέχει δεσπόζουσα θέση μπορεί να εμπίπτει στο άρθρο 82 ΕΚ εφόσον αυτή η χωριστή αγορά είναι

επαρκώς συναφής με την πρώτη (βλ., υπό την έννοια αυτή, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 1974, 6/73 και 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 113, σκέψη 22, και της 3ης Οκτωβρίου 1985, 311/84, CBEM, Συλλογή 1985, σ. 3261, σκέψη 26).

128 Στην προκειμένη περίπτωση, τα επίδικα συστήματα ανταμοιβών επιδόσεων που παρενεβλήθησαν στο σύνολο των συμβάσεων τις οποίες η BA συνήψε με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου, για την παροχή υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων, μεταξύ των οποίων η έκδοση τίτλων μεταφοράς στους επιβάτες, και η παροχή των πρόσθετων υπηρεσιών διαφημίσεως και εμπορικής προωθήσεως.

129 Όπως παρατηρήθηκε ανωτέρω, γίνεται δεκτό ότι οι πράκτορες αεροπορικών μεταφορών διασφαλίζουν καθήκοντα λιανοπωλητή και, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα, θα διατηρήσουν αυτόν τον ρόλο και, επομένως, ζωτική σημασία για τις αεροπορικές εταιρίες.

130 Οι υπηρεσίες που πωλούν έτσι στους επιβάτες οι αεροπορικές εταιρίες μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου αποτελούνται από τις υπηρεσίες αερομεταφορών στις τακτικές πτήσεις τις οποίες οι εταιρίες διασφαλίζουν από και προς τα βρετανικά αεροδρόμια.

131 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει συναφώς ότι, κατά τον χρόνο των επίδικων πρακτικών της BA, το 85 % των αεροπορικών εισιτηρίων που πωλήθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο διοχετεύθηκαν μέσω των πρακτόρων αεροπορικών ταξιδίων.

132 Επομένως, υπάρχει αδιαμφισβήτητη σχέση συναφείας μεταξύ, αφενός, των υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων που παρέχουν στις αεροπορικές εταιρίες οι πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου και, αφετέρου, των υπηρεσιών αερομεταφορών που διασφαλίζουν οι εταιρίες αυτές στις βρετανικές αγορές αερομεταφορών που αποτελούνται από τις αεροπορικές γραμμές από και προς τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου.

133 Εξάλλου, η επιχειρηματολογία της BA στηρίζεται στο αξίωμα ότι μια τέτοια σχέση συναφείας υπάρχει μεταξύ των σχετικών αγορών. Πράγματι, η BA παρατηρεί, στο σημείο 10.28 της προσφυγής της, ότι η άρνηση ενός πράκτορα να διασφαλίσει την προώθηση των πτήσεων της BA μπορεί να συνεπάγεται γι' αυτήν απόλυτη εμπορική ζημία. Όμως, ένα τέτοιο διαφυγόν κέρδος δεν μπορεί να υλοποιηθεί παρά μόνο με μείωση του αριθμού των εκδόσεων μεταφορικών τίτλων υπέρ της BA.

134 Αντιστρόφως, η BA παρατηρεί, στο σημείο 4.39 της προσφυγής της, ότι, στο μέτρο που μπορούν να συνεπάγονται αύξηση της ζητήσεως σε υπηρεσίες αερομεταφορών, τα πλεονεκτήματα που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρίες στους ταξιδιωτικούς πράκτορες συνεπάγονται σημαντικές οικονομίες ως προς το κόστος.

135 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή δέχθηκε την ύπαρξη σχέσεως συναφείας που απαιτεί το άρθρο 82 ΕΚ μεταξύ της βρετανικής αγοράς υπηρεσιών πρακτορείων επιβατών που οι αεροπορικές εταιρίες αγοράζουν από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και τις βρετανικές αγορές αερομεταφορών.

136 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, ο τέταρτος λόγος δεν μπορεί να ευδοκιμήσει.

Επί του πέμπτου λόγου που αντλείται από την εσφαλμένη νομική βάση

137 Ο κανονισμός 17, βάσει του οποίου εκδόθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση, συνιστά τον πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 81 ΕΚ και 82 ΕΚ και προβλέπει το γενικό νομικό πλαίσιο εφαρμογής των δύο αυτών διατάξεων.

138 Κατά το άρθρο 1 του κανονισμού 141 του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 1962, περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 30), «ο κανονισμός 17 δεν εφαρμόζεται στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές στον τομέα των μεταφορών οι οποίες έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό των τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών ή την κατανομή των αγορών μεταφορών, ούτε στις περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθρου [82 ΕΚ], εντός της αγοράς μεταφορών».

139 Κατά την τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 141, τα ειδικά χαρακτηριστικά στον τομέα των μεταφορών δικαιολογούν την εξαίρεση από την εφαρμογή του κανονισμού 17 μόνον των συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς.

140 Τέλος, στις 14 Δεκεμβρίου 1987, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3975/87, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 374, σ. 1).

Επιχειρήματα των διαδίκων

141 Η ΒΑ υποστηρίζει ότι, έστω και αν υποτεθεί ότι η σχετική τομεακή αγορά είναι εκείνη των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, οι πρακτικές που προσάπτονται στην ΒΑ δεν εμπίπτουν στον κανονισμό που δέχθηκε η Επιτροπή ως νομική βάση της προσβαλλόμενης αποφάσεως, δηλαδή στον κανονισμό 17, αλλά στον κανονισμό 3975/87.

142 Στην υπόθεση που οδήγησε στην έκδοση της αποφάσεως του Δικαστηρίου της 11ης Μαρτίου 1997, C-264/95 P, Επιτροπή κατά UIC (Συλλογή 1997, σ. I-1287, σκέψη 28), με την οποία επιβεβαιώθηκε η απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουνίου 1995, Τ-14/93, Union internationale des chemins de fer κατά Επιτροπής (Συλλογή 1995, σ.

II-1503), το Δικαστήριο αντέκρουσε την άποψη, υποστηριχθείσα εν προκειμένω από την Επιτροπή, περί εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 86), στις μόνες συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές που αφορούν άμεσα την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, για τον λόγο ότι το σχετικό εδάφιο του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68 ήταν ακριβές και λεπτομερές και δεν μνημόνευε τη λέξη «άμεσα».

143 Η Επιτροπή προσπαθεί να διακρίνει την υπόθεση που οδήγησε στην απόφαση Επιτροπή κατά UIC, παρατεθείσα στη σκέψη 142 ανωτέρω, από την παρούσα διαφορά προβάλλοντας ότι ο τομέας εφαρμογής του κανονισμού 1017/68 ορίζεται ευρύτερα από εκείνον του κανονισμού 3975/87, καθόσον ο πρώτος αναφέρεται σε όλες τις «συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών, την κατανομή των αγορών μεταφορών». Πάντως, όπως δέχθηκε το Δικαστήριο με την απόφαση Επιτροπή κατά UIC, παρατεθείσα στη σκέψη 142 ανωτέρω, αυτή ακριβώς είναι η διατύπωση του κανονισμού 141, που εξαιρεί το σύνολο του τομέα των μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17.

144 Εξάλλου, η ίδια η διατύπωση του κανονισμού 3975/87 καταδεικνύει ότι η πράξη αυτή δεν θεωρείται ότι έχει αποκλειστικά το περιοριστικό πεδίο εφαρμογής που προτείνει η Επιτροπή. Το άρθρο 2 αυτής προβλέπει τη μη εφαρμογή της απαγορεύσεως που θεσπίζει το άρθρο 81, παράγραφος 1, ΕΚ στις συμπράξεις που απαριθμούνται στο παράρτημα. Όμως, το παράρτημα αυτό περιλαμβάνει, υπό τα στοιχεία ια' τις συμπράξεις που αφορούν «τον συμψηφισμό και διακανονισμό των λογαριασμών μεταξύ αερομεταφορέων και των εξουσιοδοτημένων πρακτόρων τους μέσω ενός κεντρικού και αυτοματοποιημένου συστήματος διακανονισμού, συμπεριλαμβανομένων και των τυχόν αναγκαίων ή παρεπομένων υπηρεσιών». Αν η θέση της Επιτροπής ήταν ορθή, οι συμπράξεις αυτές σε καμιά περίπτωση δεν θα ενέπιπταν στον κανονισμό 3975/87.

145 Σύμφωνα με την ίδια την ανάλυση της Επιτροπής, οι πρακτικές που προσάπτονται στην BA αναπτύσσουν τα αποτελέσματά τους, ή τουλάχιστον τα κύρια αποτελέσματά τους, στον τομέα των αερομεταφορών (αιτιολογικές σκέψεις 118 και 120 της προσβαλλόμενης αποφάσεως). Εξάλλου, οι επίδικες ανταμοιβές επιδόσεων συνι-

στούν ένα μέρος του άμεσου κόστους της πωλήσεως ενός εισιτηρίου αεροπορικής μεταφοράς και έχουν επίπτωση στην καθαρή τιμή που εισπράττει η αεροπορική εταιρία εις αντάλλαγμα της υπηρεσίας αερομεταφοράς που παρέχει, που καθορίζει επίσης έμμεσα τις «τιμές μεταφοράς» κατά την έννοια του κανονισμού 141.

146 Η πλάνη ως προς τη νομική βάση που διέπραξε η Επιτροπή είχε ως αποτέλεσμα να στερήσει την BA από τις διαδικαστικές εγγυήσεις, ενόψει των διαφορών ως προς τα σχετικά υφιστάμενα καθεστώτα μεταξύ του κανονισμού 17 και του κανονισμού 3975/87.

147 Εξάλλου, η Επιτροπή δεν είχε αρμοδιότητα να εκδώσει την προσβαλλόμενη απόφαση καθόσον αυτή επηρεάζει τις αεροπορικές γραμμές μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ενώσεως και των τρίτων χωρών. Οι τελευταίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87, ο οποίος περιορίζεται στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των κοινοτικών αεροδρομίων.

148 Κατά την άποψη της Επιτροπής δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι, ως συναφείς δραστηριότητες ή εμμέσως συνδεόμενες με την αγορά των καθαυτό αεροπορικών μεταφορών, οι υπηρεσίες πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων δεν εμπίπτουν στο πλαίσιο του αποκλεισμού εφαρμογής του κανονισμού 17 που προβλέπει το άρθρο 1 του κανονισμού 141 και, αντιθέτως, εξακολουθούν να υπόκεινται στον κανονισμό 17.

149 Ο κανονισμός 3975/87, του οποίου η τρίτη αιτιολογική σκέψη υπογραμμίζει τα καθαρά χαρακτηριστικά του τομέα των αερομεταφορών, έχει εφαρμογή μόνο στις συμφωνίες που συνδέονται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς.

150 Όμως, η προσβαλλόμενη απόφαση αφορά μόνον τις υπηρεσίες τις οποίες η BA αγοράζει από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες. Τόσο η προσαπτόμενη καταχρηστική

εκμετάλλευση όσο και τα πρωταρχικά αποτελέσματά της επήλθαν στην αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων (αιτιολογικές σκέψεις 85 και 112 της προσβαλλόμενης αποφάσεως). Οι αντίθετες προς τον ανταγωνισμό διευθετήσεις που επήλθαν μεταξύ της BA και των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου δεν αφορούν τις «υπηρεσίες αερομεταφορών» και δεν συνδέονται άμεσα με την παροχή τέτοιων υπηρεσιών.

151 Ανεξάρτητα από το πεδίο εφαρμογής του, ο κανονισμός 1017/68 δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω και οι δύο αποφάσεις που αναφέρονται στην Union internationale des chemins de fer, παρατεθείσες στη σκέψη 142 ανωτέρω, αναφέρονται σ' αυτόν τον κανονισμό και όχι στον κανονισμό 3975/87.

152 Ενώ το άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68 δίνει έναν ευρύ ορισμό του πεδίου εφαρμογής του, ο κανονισμός 3975/87, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2410/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992 (ΕΕ L 240, σ. 18), σκοπεί αποκλειστικά, στο άρθρο 1, παράγραφος 2, αυτού, «τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αεροδρομίων της Κοινότητας».

153 Εξάλλου, η παρούσα διαφορά δεν αφορούσε ούτε την προσφορά μεταφορών ούτε τον καθορισμό τιμών μεταφοράς, που αναφέρονται ρητά στο άρθρο 1 του κανονισμού 1017/68.

154 Αν, όπως αφήνει να νοηθεί η BA, οι υπηρεσίες πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων δεν εμπίπτουν στον τομέα του κανονισμού 3975/87, ενώ αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17 βάσει του κανονισμού 141, δεν καλύπτονται από καμιά κοινοτική κανονιστική ρύθμιση, πράγμα που είναι αδύνατο.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

155 Τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων που εφαρμόζει η BA εντάσσονται στις συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ BA και των ταξιδιωτικών πρακτορείων του Ηνωμένου Βασιλείου για σκοπούς παροχής στην BA υπηρεσιών ταξιδιωτικού πρακτορείου και, ειδικότερα, της διανομής τίτλων μεταφοράς της BA, αποκλειομένων, κατά συνέπεια, των καθαυτού υπηρεσιών αερομεταφοράς που η BA παρέχει στους επιβάτες.

156 Πράγματι, αυτές οι παροχές υπηρεσιών αερομεταφοράς αποτελούν αντικείμενο ατομικών συμβάσεων που συνάπτονται μεταξύ BA και των επιβατών και, επομένως, δεν εμπίπτουν στο αντικείμενο της προσβαλλόμενης αποφάσεως.

157 Τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων, των οποίων την εφαρμογή στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου επικρίνει η Επιτροπή, δεν πρέπει επομένως να θεωρηθούν ως αναφερόμενα άμεσα στην καθαυτό υπηρεσία αερομεταφορών που συμφωνείται μεταξύ του επιβάτη και της αεροπορικής εταιρίας.

158 Όμως, όπως προκύπτει από την τρίτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 141, τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα των μεταφορών δικαιολογούν την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17 μόνον των συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών «που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς» (απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2002, C-82/01 P, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. I-9297, σκέψη 18).

159 Έτσι, το άρθρο 1 του κανονισμού 141 αποκλείει την εφαρμογή του κανονισμού 17 μόνον ως προς τις συμπράξεις οι οποίες έχουν «ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό των τιμών και όρων μεταφοράς, τον περιορισμό ή τον έλεγχο της προσφοράς μεταφορών ή την κατανομή των αγορών μεταφορών» (απόφαση Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 158 ανωτέρω, σκέψη 18), και στις «[...] περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθου 82 ΕΚ, εντός της αγοράς μεταφορών».

160 Ματαίως η BA επικαλείται, αναφερόμενη στην απόφαση Επιτροπή κατά UIC, παρατεθείσα στη σκέψη 142 ανωτέρω, την πανομοιότυπη διατύπωση του άρθρου 1 του κανονισμού 1017/68 και του άρθρου 1 του κανονισμού 141, που περιορίζει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17 σε σχέση με τους κανονισμούς οι οποίοι έχουν εφαρμογή στο σύνολο των μεταφορών, για να υποστηρίξει ότι ο κανονισμός 3975/87 έχει εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση.

161 Πρώτον, από τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3975/87 προκύπτει ότι ο κανονισμός 1017/68 έχει εφαρμογή αποκλειστικά στις εσωτερικές μεταφορές (σιδηροδρομικές, οδικές και πλωτές μεταφορές). Η BA δεν μπορεί επομένως να επικαλείται λυσιτελώς την εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση του κανονισμού 3975/87 επικαλούμενη τον κανονισμό 1017/68, που έχει διαφορετικό ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής.

162 Πράγματι, από τη δεύτερη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3975/87 προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν διέθετε, πριν την έναρξη ισχύος του κανονισμού αυτού, κανένα μέσο για την άμεση εξέταση των περιπτώσεων εικαζομένων παραβάσεων των άρθρων 81 ΕΚ και 82 ΕΚ στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

163 Δεύτερον, μολονότι λαμβάνουν υπόψη, σύμφωνα με την πέμπτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3975/87, ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των μεταφορικών δραστηριοτήτων στο σύνολό τους, οι συντάκτες του κειμένου αυτού δέχθηκαν εξάλλου ότι ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών εμφανίζει χαρακτηριστικά τα οποία είναι ίδια του τομέα αυτού, όπως προκύπτει από την τρίτη αιτιολογική σκέψη του ίδιου αυτού κανονισμού.

164 Τρίτον, από την οικονομία των κανονιστικών διατάξεων που έχουν εφαρμογή στις αεροπορικές μεταφορές συνάγεται η πρόθεση του κοινοτικού νομοθέτη, απούσα από τον κανονισμό 1017/68, να περιορίσει το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87 μόνο στις δραστηριότητες που αφορούν άμεσα την παροχή υπηρεσιών των αεροπορικών μεταφορών, λόγω της ιδιαιτερότητας του τομέα αυτού.

165 Προκύπτει έτσι από τον τίτλο του κανονισμού 3975/87 ότι αυτός «καθορίζ[ει] τ[ις] λεπτομέρει[ες] εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών», κατ' αντίθεση προς τον κανονισμό 1017/68 ο οποίος [αφορά την] «εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών». Η διαφορά αυτή στη διατύπωση επιβεβαιώνει ότι μια δραστηριότητα δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3975/87 παρά μόνον αν συνδέεται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 158 ανωτέρω, σκέψη 22).

166 Άλλωστε, η πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) 3976/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, για την εφαρμογή του άρθρου [81], παράγραφος 3, της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 374, σ. 9), που εκδόθηκε την ίδια μέρα με τον κανονισμό 3975/87, υπενθυμίζει ότι ο κανονισμός 17 καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές «εκτός από εκείνες που συνδέονται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών» (απόφαση Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 158 ανωτέρω, σκέψη 24).

167 Επιπροσθέτως, το άρθρο 1, παράγραφος 2, του κανονισμού 3975/87, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 2410/92, ορίζει ότι «[ο] παρών κανονισμός αφορά μόνον τις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Κοινότητας».

168 Ομοίως, το άρθρο 4α του κανονισμού (ΕΟΚ) 3975/87, που παρενεβλήθη με το κανονισμό (ΕΟΚ) 1284/91 του Συμβουλίου, της 14ης Μαΐου 1991, που τροποποιεί τον κανονισμό 3975/87 (ΕΕ L 122, σ. 2) αφορά μόνον τις πρακτικές που μπορούν «να θέτουν άμεσα σε κίνδυνο την υπόσταση μιας υπηρεσίας αεροπορικών μεταφορών», γεγονός που προϋποθέτει την ύπαρξη άμεσης σχέσεως με την παροχή υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. (απόφαση Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 158 ανωτέρω, σκέψη 23).

169 Επομένως, ουδόλως ασκεί επιρροή το επιχείρημα που αντλεί η BA από το γράμμα της εξαιρέσεως που προβλέπουν οι συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 2 του κανονισμού 3975/87 και του στοιχείου ια' του παραρτήματος του κανονισμού αυτού υπέρ των συμπράξεων οι οποίες αφορούν τον συμψηφισμό και διακανονισμό λογαριασμών μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών και των εξουσιοδοτημένων πρακτόρων τους.

170 Οι συμπράξεις αυτές, καθαρά τεχνικού περιεχομένου, πρέπει πράγματι να θεωρηθούν, στο κανονιστικό πλαίσιο που περιγράφεται ανωτέρω, ως δυνάμενες να αποσπαστούν από τις συμβάσεις όπως εκείνες που συνήψε η BA και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου για την παροχή καθαυτό υπηρεσιών ταξιδιωτικού πρακτορείου.

171 Τέλος, η BA δεν έχει κανένα έρεισμα να ισχυρίζεται ότι οι πρακτικές που της προσάπτονται αναπτύσσουν τα κύρια αποτελέσματά τους στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών. Πράγματι, η επιλογή του εφαρμοστέου κανονισμού εξαρτάται από τον χαρακτηρισμό των επίμαχων πρακτικών και όχι από τον προηγούμενο προσδιορισμό της αγοράς εντός της οποίας οι συμφωνίες αυτές παράγουν τα αποτελέσματά τους (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση Επιτροπή κατά UIC, παρατεθείσα στη σκέψη 142 ανωτέρω, σκέψη 42).

172 Εν πάση περιπτώσει, από τις αιτιολογικές σκέψεις 85 και 112 της προσβαλλόμενης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή εντόπισε στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων τόσο την καταχρηστική εκμετάλλευσή της δεσπόζουσας θέσεως που έγινε δεκτή κατά της BA όσο και ορισμένα από τα αποτελέσματά της, πράγμα που αρκεί για να δικαιολογήσει την εφαρμογή του κανονισμού 17 στην προκειμένη περίπτωση.

173 Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο βασιζόμενη στον κανονισμό 17 προκειμένου να εκδώσει την προσβαλλόμενη απόφαση.

174 Συνεπώς, ο σχετικός λόγος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

Επί του έκτου λόγου, που αντλείται από την έλλειψη δεσπόζουσας θέσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

175 Πρώτον, η BA προσάπτει στην Επιτροπή ότι τη θεώρησε ως επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων χωρίς να λάβει προσηκόντως υπόψη τον έντονο ανταγωνισμό τον οποίο αντιμετωπίζει στις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών.

176 Ανεξάρτητα από τον συνολικό αριθμό γραμμών που εξυπηρετεί, η BA δεν ασκεί τη δραστηριότητά της με ένα σημαντικό βαθμό ανεξαρτησίας ούτε σε σχέση με τους ανταγωνιστές της που είναι παρόντες σε κάθε γραμμή ούτε έναντι των επιβατών οι οποίοι διαθέτουν την ικανότητα να επιλέγουν την αεροπορική τους εταιρία για κάθε γραμμή.

177 Δεύτερον, η BA προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν εξήγησε πως η φερόμενη δεσπόζουσα θέση της στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων «προ[έκυπτε] από τις "πολύ μεγάλες επιτυχίες" που είχε στις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών.

178 Η BA παρατηρεί, τρίτον, ότι τα μερίδια της βρετανικής αγοράς των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων που κατέχει, κατά την Επιτροπή, υπό την ιδιότητα του πελάτη των πρακτόρων, δεν καταδεικνύουν ότι κατέχει στην αγορά αυτή δεσπόζουσα θέση. Η Επιτροπή περιορίστηκε να προσθέσει το σύνολο των πωλήσεων των εισιτηρίων BA που είχαν διατεθεί στο σύνολο των γραμμών προς και από τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου, μολονότι αυτές συνιστούν χωριστές αγορές.

179 Εξάλλου, η Επιτροπή δεν υπολόγισε ορθά τα μερίδια αγοράς που κατέχει η BA. Τα ποσοστά που δέχθηκε η Επιτροπή περιλαμβάνουν επίσης τις πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου και, επομένως, υπερεκτιμούν τα μερίδια αγοράς της BA. Η Επιτροπή στήριξε τους υπολογισμούς της στις πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποιούνται μέσω του BSPUK, στον οποίο μετέχει μέρος μόνον των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου. Χωρίς να αναλύσει τις συναλλαγές που πραγματοποιούν οι άλλοι πράκτορες, η Επιτροπή περιορίστηκε στο να υποθέσει ότι οι πράξεις που πραγματοποιούνται μέσω του BSPUK αντιπροσωπεύουν το 80 έως 85 % όλων των εισιτηρίων που πωλούν οι πράκτορες. Τέλος, οι πωλήσεις που αποδίδονται στην BA και πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του BSPUK περιλαμβάνουν συναλλαγές πραγματοποιούμενες από άλλες εταιρίες οι οποίες χρησιμοποιούν την BA ως πράκτορα και δεν συμμετέχουν στις συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ BA και των ταξιδιωτικών πρκατόρων του Ηνωμένου Βασιλείου.

180 Η BA υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την επίπτωση των πωλήσεων που πραγματοποιούνται μέσω άλλων διαύλων πλην των ταξιδιωτικών πρακτόρων, όπως είναι οι άμεσες πωλήσεις μέσω τηλεφώνου ή του διαδικτύου. Όμως, οι πωλήσεις αυτές επηρεάζουν, όπως ρητά αναγνώρισε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 72 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, την ισχύ των αεροπορικών εταιριών στην αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

181 Υπογραμμίζοντας την ιδιαίτερα ισχυρή θέση της BA έναντι των κυριότερων ταξιδιωτικών πρακτόρων, η Επιτροπή αγνοεί τη σαφή πτώση του ποσοστού των συνολικών τους πωλήσεων εισιτηρίων BA και το σχετικά μικρό μερίδιο υπηρεσιών που παρέχουν στην BA στις δραστηριότητες ορισμένων από τα κυριότερα πρακτορεία.

182 Αν εφαρμοστεί το κριτήριο της σταθερότητας των μεριδίων αγοράς ή εκείνο του εύκολου επηρεασμού από τον ανταγωνισμό, που δέχεται η νομολογία (απόφαση του Δικαστηρίου της 13ης Φεβρουαρίου 1979, 85/76, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1979/I, σ. 215), τα μερίδια της BA στη βρετανική «αγορά» υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων δεν επιτρέπουν να συναχθεί ότι αυτή κατέχει δεσπόζουσα θέση από την οποία αντλεί πλεονεκτήματα ανά πάσα στιγμή.

183 Η ορθή ανάλυση των στοιχείων σχετικά με τα μερίδια αγοράς που κατέχει η BA αναιρούν μάλλον τη διαπίστωση της δεσπόζουσας θέσεως. Πράγματι, το μερίδιο αγοράς της BA μειώθηκε από το 47,7 % στις αρχές της δεκαετίας του '90 στο 39,7 %. Αντιθέτως, τα μερίδια αγοράς των άλλων αεροπορικών εταιριών, ειδικότερα εκείνα της Virgin και της British Midland, αυξήθηκαν γρήγορα.

184 Το σημαντικό ποσοστό εισιτηρίων που πωλεί ένα πρακτορείο ταξιδίων δεν καθιστά την ενδιαφερόμενη αεροπορική εταιρία «υποχρεωτικό εμπορικό εταίρο» του πρακτορείου αυτού, αντίθετα προς ό,τι υποστηρίζει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 92 της προσβαλλόμενης αποφάσεως. Στην πράξη, κάθε πρακτορείο οφείλει να προσφέρει τα εισιτήρια μιας ευρείας γκάμας αεροπορικών εταιριών. Όντως, τα πρακτορεία διαθέτουν σημαντική ισχύ διαπραγματεύσεως και η τελική επιλογή του πράκτορα εναπόκειται στον πελάτη.

185 Αντίθετα προς τους διανομείς οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στις σχετικές αγορές στην υπόθεση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, και στην υπόθεση Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν διαθέτουν κανονικά αποθέματα ούτε και έχουν ανάγκη πραγματικά να πωλούν εισιτήρια BA. Δεδομένου ότι οι γραμμές που εξυπηρετεί η BA εξυπηρετούνται επίσης από άλλες εταιρίες, τα πρακτορεία μπορούσαν να ικανοποιούν την επιλογή των επιβατών εφόσον χρόνο είναι σε θέση να πωλούν τα εισιτήρια της BA.

186 Τέλος, αν η BA κατείχε όντως δεσπόζουσα θέση, δεν θα είχε κανένα συμφέρον να αφιερώνει σημαντικά ποσά για να βελτιώσει τις υπηρεσίες της, προκειμένου να ανταγωνιστεί αποτελεσματικότερα τις άλλες εταιρίες.

187 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι για να αποδείξει τη δεσπόζουσα θέση που κατέχει η BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, έλαβε υπόψη τα ποσοστά των πωλήσεων εισιτηρίων της BA από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες της IATA και μια σειρά συναφών παραγόντων, όπως το μέγεθος της BA, η έκταση της γκάμας των υπηρεσιών της στις αεροπορικές μεταφορές και το δίκτυό της.

188 Η BA ήταν προφανώς σε θέση να συμπεριφερθεί ανεξάρτητα από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου και, ειδικότερα, να υποκαταστήσει μονομερώς τη βασική προμήθεια του 7 % αντί εκείνης του 7,5 %, για τις εσωτερικές πτήσεις και αντί εκείνης του 9 %, για τις διεθνείς πτήσεις.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

189 Η δεσπόζουσα θέση που αναφέρει το άρθρο 82 ΕΚ αφορά τη θέση οικονομικής ισχύος που κατέχει μια επιχείρηση, πράγμα που της επιτρέπει να εμποδίζει τη διατήρηση αποτελεσματικού ανταγωνισμού στην οικεία αγορά και της προσφέρει, σε σημαντικό βαθμό, τη δυνατότητα ανεξάρτητης έναντι των ανταγωνιστών της, των πελατών της και τελικά των καταναλωτών, συμπεριφοράς (απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 2000, T-128/98, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-3929, σκέψη 147).

190 Όπως προκύπτει από την εξέταση του τρίτου λόγου, τη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, συνιστάμενη ειδικότερα στη διανομή αεροπορικών εισιτηρίων, υπηρεσιών που παρέχουν στις αεροπορικές εταιρίες οι ταξιδιωτικοί πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου, επέλεξε η Επιτροπή για να συναγάγει την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως της BA.

191 Όπως παρατηρήθηκε στη σκέψη 101 ανωτέρω, το γεγονός ότι η BA πρέπει να θεωρηθεί ως επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση υπό την ιδιότητα του αγοραστή υπηρεσιών, και όχι ως παρέχουσα υπηρεσίες, δεν ασκεί επιρροή.

192 Επομένως, ο αριθμός των θέσεων που προσφέρει στις γραμμές που εξυπηρετεί η BA στο σύνολο των γραμμών από και προς τα βρετανικά αεροδρόμια, που αντιπροσωπεύουν ισάριθμα αεροπορικά εισιτήρια BA που μπορούν να διατεθούν μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου, συνιστά το πρόσφορο κριτήριο προκειμένου να μετρηθεί η οικονομική ισχύς την οποία η BA είναι σε θέση να ασκεί έναντι των πρακτόρων αυτών και των άλλων εταιριών που αγοράζουν τις εν λόγω υπηρεσίες διανομής.

193 Η ίδια η BA παρατήρησε ότι η εκμετάλλευση του δικτύου της ακτινωτά στο έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου της επιτρέπει να προσφέρει πολύ περισσότερες πτήσεις προς και από τα αεροδρόμια-πόλους και να μεταφέρει, κατά συνέπεια, ένα πολύ πιο σημαντικό αριθμό επιβατών από ό,τι οι λοιπές αεροπορικές εταιρίες, οι οποίες εξυπηρετούσαν τις απευθείας γραμμές.

194 Επομένως, καλώς η Επιτροπή, προκειμένου να υπολογίσει τα μερίδια που κατείχε η BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, προσέθεσε όλα τα εισιτήρια BA που πωλήθηκαν μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου στο σύνολο των γραμμών από και προς τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου.

195 Υπό τις συνθήκες αυτές, η BA δεν μπορεί λυσιτελώς να αγνοήσει τον συνολικό αριθμό των αεροπορικών γραμμών που εκμεταλλεύεται, για να αμφισβητήσει την ικανότητά της να ενεργεί με σημαντικό βαθμό ανεξαρτησίας σε σχέση με τους ανταγωνιστές της που είναι παρόντες σε κάθε μιά από τις γραμμές αυτές, τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και τους επιβάτες, οι οποίοι διαθέτουν την ικανότητα να επιλέγουν την αεροπορική τους εταιρία.

196 Η BA δεν μπορεί βασίμως να προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν εξήγησε πώς η δεσπόζουσα θέση της στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων οφείλεται στις επιτυχίες της στις αεροπορικές μεταφορές.

197 Πράγματι, προκειμένου να αποδείξει την εκ μέρους της BA ενδεχόμενη κατοχή δεσπόζουσας θέσεως στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, δεν συντρέχει λόγος να εκτιμηθεί η οικονομική της ισχύ σε συνάρτηση με τον ανταγωνισμό που ασκείται μεταξύ των εταιριών οι οποίες παρέχουν υπηρεσίες στις αεροπορικές μεταφορές σε κάθε μια από τις αεροπορικές γραμμές που εξυπηρετεί η BA και οι ανταγωνιστές της από και προς τα βρετανικά αεροδρόμια.

198 Όπως προκύπτει από την εξέταση του τρίτου λόγου, οι διαφορετικές αυτές βρετανικές αγορές υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών διακρίνονται των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, στις οποίες περιλαμβάνεται, ειδικότερα, η διανομή αεροπορικών εισιτηρίων.

199 Όσον αφορά τα προσαπτόμενα πραγματικά σφάλματα, η BA δεν μπορεί να προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη την επίπτωση των πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποιούνται μέσω τηλεφώνου ή μέσω του διαδικτύου, ενόψει της ιδιαιτερότητας, σε σχέση με τους τρόπους εμπορίας, των υπηρεσιών που παρέχουν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες.

200 Η ιδιαιτερότητα αυτή οδήγησε εξάλλου την BA να ισχυριστεί ότι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες έχουν ζωτική σημασία, ως ενδιάμεσοι, για τις αεροπορικές εταιρίες. Η ιδιαιτερότητα αυτή επιβεβαιώνεται άλλωστε από το γεγονός ότι οι πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποιούνται από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου αντιπροσωπεύουν το 85 % όλων των τίτλων αεροπορικών μεταφορών που πωλούνται σ' αυτό το κράτος μέλος.

201 Εξάλλου, η BA δεν μπορεί να προσάπτει λυσιτελώς στην Επιτροπή ότι δεν έλαβε υπόψη τις πωλήσεις εισιτηρίων της BA που πραγματοποιούνται εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου για τον προσδιορισμό των μεριδίων της στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

202 Πράγματι, η BA δέχθηκε, σε απάντηση ερωτήσεως του Πρωτοδικείου, ότι ήταν αδύνατο να υπολογιστούν ποσοτικά οι συναλλαγές που πραγματοποιήθηκαν εκτός του Ηνωμένου Βασιλείου. Επομένως, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να προβεί στη διάκριση αναλόγως του αν τα εισιτήρια είχαν ή όχι πωληθεί εντός του Ηνωμένου Βασιλείου. Όμως, όπως προκύπτει από την εξέταση του τρίτου λόγου, οι επιβάτες προβαίνουν συνήθως στις κρατήσεις των αεροπορικών τους εισιτηρίων στη χώρα κατοικίας τους. Κατά συνέπεια, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η αποτίμηση στην οποία προέβη η Επιτροπή αφορούσε αριθμό εισιτηρίων ικανό να νοθεύσει την εκτίμηση της για τα μερίδια αγοράς που κατέχει η BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

203 Το επιχείρημα που η BA αντλεί από την έλλειψη αντιπροσωπευτικότητας του BSPUK δεν πείθει. Ακόμη και αν το BSPUK περιλαμβάνει μόνον 4 634 από τους 7 000 ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου, δεν αμφισβητείται ότι οι πλέον σημαντικοί είναι αυτοί που περιλαμβάνονται στον αριθμό των μελών αυτού του προγράμματος εθνικού διακανονισμού.

204 Λαμβάνοντας υπόψη το σημαντικότερο μερίδιο των πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποιούνται μέσω του BSPUK στο σύνολο των πωλήσεων εισιτηρίων που γίνονται μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου, προκύπτει ότι η Επιτροπή καλώς έκρινε ότι τα μερίδια των έξι κυριότερων αεροπορικών εταιριών στις συνολικές πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων δεν μπορούσε να είναι πολύ διαφορετικά από εκείνα που υπολογίστηκαν μέσω του BSPUK.

205 Εξάλλου, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 34 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η ίδια η BA ανέφερε κατά τη διοικητική διαδικασία ότι είχε πωλήσει, μεταξύ Ιανουαρίου και Νοεμβρίου 1998, το 85 % των αεροπορικών της εισιτηρίων που εκδόθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων IATA και μέσω του BSPUK. Όμως, από την ανάγνωση της αιτιολογικής σκέψεως 33 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, μη επικριθείσα επί του σημείου αυτού από την προσφεύγουσα, προκύπτει ότι 4 108 από τους 4 634 πράκτορες που συμμετέχουν στο BSPUK, δηλαδή ποσοστό περίπου 89 %, είναι εγκεκριμένοι από την IATA.

206 Ούτε αμφισβητείται ότι οι πωλήσεις εισιτηρίων BA που πραγματοποιήθηκαν μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων IATA του Ηνωμένου Βασιλείου αντιπροσωπεύουν το 66 % των πωλήσεων των οποίων ο διακανονισμός κατά το ίδιο οικονομικό έτος έγινε μέσω του BSPUK, των δέκα πρώτων αεροπορικών εταιριών.

207 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, το γεγονός ότι 2 366 ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν συμμετέχουν στο BSPUK δεν φαίνεται ικανό να μειώσει σημαντικά το μερίδιο της BA στις πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποιήθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων.

208 Το ίδιο ισχύει όσον αφορά τις πωλήσεις εισιτηρίων που πραγματοποίησαν οι άλλες εταιρίες οι οποίες χρησιμοποιούν την BA ως πράκτορα και δεν συμμετέχουν στα επίδικα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων. Όπως υπογράμμισε η Επιτροπή, χωρίς να αντικρουστεί από την BA, η τελευταία περιορίστηκε να αναφέρει το ύψος των πωλήσεων που μπορούσε να αντιπροσωπεύει ποσοστό ίσο ή μικρότερο του 5 %.

209 Επιβάλλεται ακόμη να εξεταστεί αν η συλλογιστική που ανέπτυξε η Επιτροπή για να αποδείξει τη δεσπόζουσα θέση της BA, με βάση τα πραγματικά στοιχεία που κατά νόμον έκανε δεκτά, δεν φέρει το στίγμα ενδεχόμενων σφαλμάτων εκτιμήσεως.

210 Συναφώς, πρέπει να ληφθεί υπόψη η άκρως σημαντική ένδειξη που αποτελεί η κατοχή ευρυτάτων μεριδίων αγοράς εκ μέρους της επιχειρήσεως για την οποία πρόκειται καθώς και η σχέση μεταξύ των μεριδίων αγοράς που κατέχουν η ενδιαφερόμενη επιχείρηση και οι άμεσοι ανταγωνιστές της (απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, σκέψεις 39 και 48), τούτο δε ισχύει ακόμη περισσότερο αφού οι άμεσοι ανταγωνιστές κατέχουν μικρά μόνο μερίδια αγοράς (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1978, 27/76, United Brands κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1978, σ. 75, σκέψη 111).

211 Όπως προκύπτει από τον πίνακα που παρατίθεται αμέσως κατωτέρω, ο οποίος ελήφθη από την αιτιολογική σκέψη 41 της προσβαλλόμενης αποφάσεως και του οποίου την ουσιαστική ανακρίβεια η BA δεν ήταν σε θέση να αποδείξει, τα μερίδια αγοράς που κατέχει η BA στο σύνολο των πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων, των οποίων ο διακανονισμός γίνεται μέσω του BSPUK, όχι μόνον πρέπει να θεωρούνται ως ευρείας εκτάσεως, αλλά και συνιστούν αμεταβλήτως πολλαπλάσια των μεριδίων αγοράς εκάστου των πέντε κυριότερων ανταγωνιστών της που δραστηριοποιούνται στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

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

212 Η οικονομική ισχύς την οποία η BA αντλεί από τα μερίδιά της στην αγορά ενισχύεται ακόμη περισσότερο από τη διεθνή κατάταξη που κατέχει λόγω του αριθμού επιβατο-χιλιομέτρων που μεταφέρονται στις τακτικές διεθνείς πτήσεις, της εκτάσεως της γκάμας των μεταφορικών υπηρεσιών της καθώς και του ακτινωτού δικτύου της.

213 Κατά τους ίδιους τους ισχυρισμούς της BA, οι δραστηριότητές της σε δίκτυο της επιτρέπουν, σε σχέση με τους άλλους πέντε ανταγωνιστές της, να προσφέρει μεγαλύτερη επιλογή αεροπορικών συνδέσεων και συχνότερες πτήσεις.

214 Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 38 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, μη αμφισβητηθείσας από την BA, προκύπτει ότι αυτή εκμεταλλευόταν, το 1995, 92 από τις 151 διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις που διασφαλίζονται από το αεροδρόμιο του Heathrow και 43 από τις 92 λειτουργούσες γραμμές στο Gatwick, δηλαδή πολλαπλάσιες του αριθμού των συνδέσεων που εξυπηρετούσε κάθε ένας από τους τρεις ή τέσσερις άμεσους ανταγωνιστές της από τα δύο αυτά αεροδρόμια.

215 Το σύνολο των συνδέσεων που διασφάλισε η BA στις γραμμές από και προς τα αεροδρόμια του Ηνωμένου Βασιλείου έχει ως σωρευτικό αποτέλεσμα την αγορά εκ μέρους των επιβατών ενός εξέχοντος αριθμού αεροπορικών εισιτηρίων BA μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου και, συνακόλουθα, τουλάχιστον ίσο αριθμό συναλλαγών που πραγματοποιούνται μεταξύ της BA και των πρακτόρων αυτών, για σκοπούς παροχής υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων, ειδικότερα διανομής αεροπορικών εισιτηρίων της BA.

216 Επομένως, υποχρεωτικά οι πράκτορες αυτοί εξαρτώνται κατά σημαντικό μέρος των εισπράξεων που εισπράττουν από την BA ως αντιπαροχή των υπηρεσιών τους πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

217 Επομένως, κακώς η BA αμφισβητεί την ιδιότητά της ως υποχρεωτικού εμπορικού εταίρου των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου και υποστηρίζει ότι αυτοί δεν έχουν πραγματικά ανάγκη να πωλούν εισιτήρια BA. Τα επιχειρήματα της BA δεν είναι ικανά να αναιρέσουν τη διαπίστωση, που διαλαμβάνει η αιτιολογική σκέψη 93 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, ότι η BA κατέχει ιδιαίτερα ισχυρή θέση σε σχέση με τους άμεσους ανταγωνιστές της και τους πλέον σημαντικούς ταξιδιωτικούς πράκτορες.

218 Από τα περιστατικά της υποθέσεως προκύπτει επίσης ότι η BA ήταν σε θέση να επιβάλει μονομερώς, με εγκύκλιο της 17ης Νοεμβρίου 1997, τη μείωση, από 1ης Ιανουαρίου 1998, των ποσοστών προμήθειας που ίσχυαν μέχρι τότε και να επεκτείνει το νέο της σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων στο σύνολο των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου.

219 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, ούτε το ενδεχομένως ασήμαντο μερίδιο πωλήσεων εισιτηρίων της BA, το οποίο άλλωστε απλώς προβλήθηκε, στις δραστηριότητες ορισμένων από τα κυριότερα πρακτορεία ούτε οι φερόμενες διακυμάνσεις του μεριδίου της BA στον ολικό αριθμό των πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων που πραγματοποίησαν τα ταξιδιωτικά πρακτορεία του Ηνωμένου Βασιλείου μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι η BA κατέχει δεσπόζουσα θέση στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων.

220 Η μεγαλύτερη εξάρτηση των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με την BA και η συνακόλουθη ελευθερία στη συμπεριφορά της σε σχέση με τις άλλες εταιρίες που απολαύουν των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων δεν μπορούν ούτε αυτές να θέσουν υπό αμφισβήτηση το γεγονός ότι οι πράκτορες αυτοί δεν έχουν κανονικά αποθέματα αεροπορικών εισιτηρίων.

221 Πράγματι, ένα τέτοιο γεγονός, καθαρά λογιστικής φύσεως, δεν είναι ικανό να επιδράσει στη δεσπόζουσα θέση που απορρέει για την BA από την εξέχουσα βαρύτητα της στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

222 Το επιχείρημα ότι η BA δεν έχει συμφέρον, ως επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση, να αφιερώσει σημαντικά ποσά για να βελτιώσει τις υπηρεσίες της, με σκοπό να ανταγωνιστεί αποτελεσματικότερα τις ανταγωνίστριες εταιρίες, δεν ασκεί επιρροή καθόσον αφορά τις βρετανικές αγορές των αεροπορικών μεταφορών και όχι τη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων που έγινε δεκτή για να αποδειχθεί η δεσπόζουσα θέση της BA.

223 Τέλος, για τον ίδιο λόγο, ούτε η πτώση του ποσοστού των πωλήσεων αεροπορικών εισιτηρίων της BA ούτε η αύξηση των μεριδίων αγοράς ορισμένων ανταγωνιστριών

εταιριών δεν είναι αρκούντως μεγάλη για να θέσει υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη της δεσπόζουσας θέσεως της BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

224 Στην προκειμένη περίπτωση, η μείωση των μεριδίων αγοράς που κατέχει η BA δεν μπορεί, αφεαυτής, να αποτελέσει την απόδειξη της ελλείψεως δεσπόζουσας θέσεως. Συγκεκριμένα, η θέση την οποία κατέχει ακόμη η BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων εξακολουθεί να είναι εξέχουσα. Όπως επιβεβαιώνεται με τον πίνακα που παρατίθεται στη σκέψη 211 ανωτέρω, η σημαντική διαφορά διατηρήθηκε, καθ' όλη τη διάρκεια της παραβάσεως που δέχθηκε η Επιτροπή, μεταξύ, αφενός, των μεριδίων αγοράς της BA και, αφετέρου, τόσο των μεριδίων αγοράς του άμεσου ανταγωνιστή της όσο και των σωρευμένων μεριδίων των πέντε κυριότερων ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στη βρετανική αγορά υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων.

225 Έτσι, καλώς η Επιτροπή έκρινε ότι η BA κατείχε δεσπόζουσα θέση στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

226 Ο έκτος λόγος πρέπει, επομένως, να απορριφθεί.

Επί του εβδόμου λόγου, που αντλείται από την έλλειψη καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της δεσπόζουσας θέσεως

227 Η BA αμφισβητεί τον ισχυρισμό της Επιτροπής ότι τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων δημιούργησαν δυσμενή διάκριση μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου ή ανέπτυξαν αποτέλεσμα αποκλεισμού έναντι των ανταγωνιστριών αεροπορικών εταιριών.

Επί του χαρακτήρα δυσμενούς διακρίσεως των συστημάτων ανταμοιβής επιδόσεων της ΒΑ έναντι των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου

— Επιχειρήματα των διαδίκων

228 Η ΒΑ προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν απέδειξε την ύπαρξη δυσμενούς διακρίσεως μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου που οφείλεται στην εφαρμογή άνισων κριτηρίων ή που δεν δικαιολογείται από θεμιτούς εμπορικούς λόγους.

229 Το γεγονός ότι δύο ταξιδιωτικοί πράκτορες οι οποίοι είχαν διαθέσει διαφορετικό αριθμό εισιτηρίων της ΒΑ μπορούν να λάβουν τα ίδια ωφελήματα και δύο πράκτορες οι οποίοι πώλησαν τον ίδιο αριθμό εισιτηρίων της ΒΑ μπορούν να λάβουν διαφορετικά ωφελήματα ουδόλως αποδεικνύει την ύπαρξη δυσμενούς διακρίσεως κατά την έννοια του άρθρου 82, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', ΕΚ.

230 Ταξιδιωτικοί πράκτορες διαφορετικού μεγέθους μπορούσαν, αντιθέτως, να αφιερώσουν τις ίδιες προσπάθειες και πόρους στην πώληση εισιτηρίων ΒΑ. Ο υπολογισμός της ανταμοιβής επιδόσεων που στηρίζεται στις πωλήσεις που πραγματοποιεί ο πράκτορας κατά την προηγούμενη περίοδο αναφοράς έχει ως πλεονέκτημα ότι λαμβάνει υπόψη το μέγεθος του ενδιαφερομένου πρακτορείου.

231 Κατά την άποψη της Επιτροπής, τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της ΒΑ δημιούργησαν παράνομη δυσμενή διάκριση μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων, καθόσον τα συστήματα αυτά στηρίζονταν στον βαθμό στον οποίο οι πράκτορες πετύγχαναν ή βελτίωναν το επίπεδο των πωλήσεων εισιτηρίων ΒΑ που πραγματοποιούσαν κατά την παρελθούσα περίοδο αναφοράς και όχι στον διαφορετικό όγκο πωλήσεων εισιτηρίων που πραγματοποιούσαν ή στο επίπεδο της προσφερόμενης στην ΒΑ υπηρεσίας.

232 Η πρακτική αυτή έθεσε σε μειονεκτική θέση ορισμένους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου σε σχέση με άλλους στον έντονο ανταγωνισμό στον οποίο επιδόθηκαν. Αλλοιώνοντας το επίπεδο της προμήθειας που καταβάλλεται στους ταξιδιωτικούς πράκτορες, τα συστήματα οικονομικών κινήτρων που εφάρμοσε η BA επηρέασαν την ικανότητά τους αμοιβαίου ανταγωνισμού.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

233 Το άρθρο 82, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', ΕΚ ορίζει ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως δύναται να συνίσταται στην εφαρμογή άνισων όρων επί ισοδυνάμων παροχών έναντι των εμπορικώς συναλλασσομένων, με αποτέλεσμα να περιέρχονται αυτοί σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό.

234 Δεν αμφισβητείται ότι, όπως παρατηρεί η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 29 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, η επίτευξη εκ μέρους των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου του στόχου τους αυξήσεως των πωλήσεων εισιτηρίων BA συνεπαγόταν αύξηση του ποσοστού προμήθειας που τους κατέβαλλε η BA, όχι μόνο για τα εισιτήρια BA που διέθεταν εφόσον είχε επιτευχθεί ο στόχος πωλήσεων, αλλά και για το σύνολο των εισιτηρίων BA που διαπραγματεύονταν οι πράκτορες κατά την εξεταζόμενη περίοδο αναφοράς.

235 Στο μέτρο αυτό, τα επίδικα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων μπορούσαν να συνεπάγονται την εφαρμογή ποσοστών προμήθειας διαφορετικών για το ίδιο ύψος εσόδων που πραγματοποιήθηκαν με βάση την πώληση εισιτηρίων BA από δύο ταξιδιωτικούς πράκτορες, εφόσον τα αντίστοιχα στοιχεία των πωλήσεών τους και, κατά συνέπεια, το ποσοστό αυξήσεως ήταν διαφορετικά κατά την προγενέστερη περίοδο αναφοράς.

236 Αμείβοντας σε διαφορετικά επίπεδα τις ίδιες τουλάχιστον παρεχόμενες υπηρεσίες κατά την ίδια περίοδο αναφοράς, αυτά τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων αλλοίωναν το επίπεδο αμοιβής που ελάμβαναν οι ενδιαφερόμενοι υπό τη μορφή προμήθειας την οποία κατέβαλλε η BA.

237 Όμως, όπως παρατήρησε η ίδια η BA, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου επιδίδονται σε έντονο ανταγωνισμό και η ικανότητά τους αμοιβαίου ανταγωνισμού εξαρτάται από την ικανότητά τους να προσφέρουν στις πτήσεις θέσεις προσαρμοσμένες στις επιθυμίες των επιβατών, και τούτο σε εύλογο κόστος.

238 Δεδομένου ότι εξαρτάται από τους οικονομικούς πόρους κάθε πρακτορείου, αυτή η ικανότητα των πρακτορείων να ανταγωνίζονται στην παροχή προς τους επιβάτες υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων και να δημιουργούν τη ζήτηση των αεροπορικών εταιριών για τέτοιες υπηρεσίες επηρεαζόταν φυσικά από τους όρους δυσμενούς διακρίσεως, συμφυείς προς τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA, όσον αφορά την αμοιβή.

239 Τα επιχειρήματα που η BA αντλεί από το μέγεθος των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου δεν ασκούν επιρροή. Τα ίδια τα επικρινόμενα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων στηρίζονταν σε παράμετρο άσχετο προς το κριτήριο του μεγέθους των επιχειρήσεων, εφόσον είχαν ως θεμέλιο το εύρος της αυξήσεως εκ μέρους των ταξιδιωτικών πρακτόρων των πωλήσεών τους εισιτηρίων BA σε σχέση με το κατώτατο όριο που αποτελούσε ο αριθμός των εισιτηρίων BA τα οποία είχαν διατεθεί κατά την προγενέστερη περίοδο αναφοράς.

240 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, η Επιτροπή νομμοποιείται να δεχθεί ότι τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA συνιστούσαν καταχρηστική εκμετάλλευση εκ μέρους της BA της δεσπόζουσας θέσεώς της στη βρετανική αγορά υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων, αφού ανέπτυσσαν τα αποτελέσματα δυσμενούς διακρίσεως εντός του δικτύου των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου και, επομένως, έθεταν ορισμένους από αυτούς σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 82, δεύτερο εδάφιο, στοιχείο γ', ΕΚ.

Επί του αποκλεισμού των αεροπορικών εταιριών ανταγωνιστριών της BA που απορρέει από το ότι τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA ευνοούν τους «πιστούς πελάτες»

241 Το Πρωτοδικείο υπενθυμίζει προκαταρκτικά ότι, κατά πάγια νομολογία, η έννοια της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως είναι αντικειμενική σκοπούσα τη συμπεριφορά συγκεκριμένης επιχειρήσεως κατέχουσας δεσπόζουσα θέση, συμπεριφορά η οποία είναι σε θέση να επηρεάσει τη δομή μιας αγοράς όπου, λόγω ακριβώς της υπάρξεως της εν λόγω επιχειρήσεως, ο βαθμός ανταγωνισμού είναι ήδη μειωμένος, και η οποία έχει ως συνέπεια την παρεμπόδιση, με την προσφυγή σε μέσα διαφορετικά εκείνων που διέπουν τον φυσιολογικό ανταγωνισμό επί των προϊόντων ή υπηρεσιών βάσει των παροχών των επιχειρηματιών, της διατηρήσεως του υφισταμένου ακόμα στην αγορά βαθμού ανταγωνισμού ή της αναπτύξεώς του (αποφάσεις Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, σκέψη 91, και Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 70· απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Ιουλίου 1991, C-62/86, AKZO κατά Επιτροπής, Συλλογή 1991, σ. I-3359, σκέψη 69· απόφαση του Πρωτοδικείου της 7ης Οκτωβρίου 1999, T-228/97, Irish Sugar κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-2969, σκέψη 111).

242 Κατά συνέπεια, αν και η διαπίστωση της υπάρξεως δεσπόζουσας θέσεως δεν συνεπάγεται καθεαυτή καμία μομφή έναντι της οικείας επιχειρήσεως, η επιχείρηση αυτή εντούτοις, ανεξάρτητα από τα αίτια δημιουργίας τέτοιας θέσεως, φέρει ιδιαίτερη ευθύνη να μην βλάπτει με τη συμπεριφορά της την ύπαρξη πραγματικού και ανόθευτου ανταγωνισμού στην κοινή αγορά (αποφάσεις Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 57, και Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 112).

243 Ομοίως, ναι μεν η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως δεν αφαιρεί από την επιχείρηση που βρίσκεται στη θέση αυτή το δικαίωμα να διαφυλάσσει τα εμπορικά της συμφέροντα, οσάκις αυτά απειλούνται, η επιχείρηση δε αυτή έχει την ευχέρεια, σε λογικό μέτρο, να προβαίνει σε πράξεις που κρίνει πρόσφορες για την προστασία των συμφερόντων της, πλην όμως δεν μπορούν να γίνουν δεκτές τέτοιες ενέργειες, όταν αποσκοπούν στην ενίσχυση της δεσπόζουσας αυτής θέσεως και στην καταχρηστική εκμετάλλευσή της (απόφαση United Brands κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 210 ανωτέρω, σκέψη 189· αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 1ης Απριλίου 1993, T-65/89, BPB Industries και British Gypsum κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. II-389, σκέψη 69· της 8ης Οκτωβρίου 1996, T-24/93 έως T-26/93 και T-28/93, Compagnie maritime belge transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-1201, σκέψη 107, και Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 112).

244 Όσον αφορά ειδικότερα τη χορήγηση εκπτώσεων από επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση, από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι αντιβαίνει προς το άρθρο 82 ΕΚ η έκπτωση υπέρ πιστών πελατών, που παρέχεται εις αντάλλαγμα δεσμεύσεως του πελάτη να προμηθεύεται αποκλειστικά ή σχεδόν αποκλειστικά από την επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση. Μια τέτοια έκπτωση κατατείνει, πράγματι, στο να εμποδίσει, με τη χορήγηση οικονομικού πλεονεκτήματος, τον εφοδιασμό των πελατών από ανταγωνιστές παραγωγούς (αποφάσεις του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1975, 40/73 έως 48/73, 50/73, 54/73 έως 56/73, 111/73, 113/73 και 114/73, Suiker Unie κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 507, σκέψη 518· Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, σκέψεις 89 και 90· Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 71, και BPB Industries και British Gypsum κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 243 ανωτέρω, σκέψη 120).

245 Γενικότερα, σύστημα εκπτώσεων το οποίο είχε σκοπό να εμποδίσει τον εφοδιασμό των πελατών από τους ανταγωνιστές στην αγορά θα θεωρηθεί αντίθετο προς το άρθρο 82 ΕΚ αν εφαρμόζεται από επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση. Γι' αυτόν τον λόγο, το Δικαστήριο έκρινε ότι έκπτωση συνδεόμενη με την πραγματοποίηση στόχου αγοράς αντέβαινε επίσης προς το άρθρο 82 ΕΚ (απόφαση Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 86).

246 Τα συστήματα εκπτώσεων λόγω ποσότητας που συνδέονται αποκλειστικά με τον όγκο των πραγματοποιούμενων αγορών από παραγωγό κατέχοντα δεσπόζουσα θέση θεωρούνται γενικά ότι δεν έχουν ως αποτέλεσμα να εμποδίσουν, κατά παράβαση του άρθρου 82 ΕΚ, τον εφοδιασμό των πελατών από τους ανταγωνιστές (αποφάσεις του Δικαστηρίου Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 71, και της 29ης Μαρτίου 2001, C-163/99, Πορτογαλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. I-2613, σκέψη 50). Αν η αύξηση της παρεχόμενης ποσότητας συνεπάγεται μείωση του κόστους για τον προμηθευτή, αυτός δικαιούται να μετακυλίσει τη μείωση αυτή στον πελάτη του μέσω ευνοϊκότερης τιμολογήσεως (προτάσεις του γενικού εισαγγελέα J. Mischo στην υπόθεση Πορτογαλία κατά Επιτροπής, προπαρατεθείσα, Συλλογή 2001, σ. I-2618, σημείο 106). Επομένως, οι εκπτώσεις λόγω ποσότητας θεωρούνται ότι αντικατοπτρίζουν τα κέρδη αποδοτικότητας και τις οικονομίες κλίμακος που πραγματοποιεί η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση.

247 Επομένως, ένα σύστημα εκπτώσεων των οποίων το ποσοστό αυξάνει σε συνάρτηση με τον αγοραζόμενο όγκο δεν αντιβαίνει προς το άρθρο 82 ΕΚ, εκτός αν από τα κριτήρια και τον τρόπο χορηγήσεως της εκπτώσεως αυτής προκύπτει ότι το σύστημα δεν στηρίζεται σε οικονομικώς δικαιολογημένη αντιπαροχή, αλλά κατατείνει, όπως στην έκπτωση υπέρ των πιστών πελατών και την έκπτωση στόχου, να εμποδίσει τον εφοδιασμό των πελατών από τους ανταγωνιστές παραγωγούς (αποφάσεις Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, σκέψη 90· Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 73, και Irish Sugar, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 114).

248 Μπορεί να συναχθεί γενικά από τη νομολογία αυτή ότι κάθε σύστημα εκπτώσεων «υπέρ των πιστών πελατών» που εφαρμόζει η επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση κατατείνει στο να εμποδίσει τον εφοδιασμό των πελατών από τους ανταγωνιστές, κατά παράβαση του άρθρου 82 ΕΚ, ανεξάρτητα από το ζήτημα αν το σύστημα εκπτώσεων εισάγει ή όχι δυσμενή διάκριση. Το ίδιο ισχύει για το σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων έναντι των παρεχόντων προς αυτόν υπηρεσίες που του «είναι πιστοί», το οποίο εφαρμόζει αγοραστής με δεσπόζουσα θέση (βλ. σκέψη 101 ανωτέρω).

249 Στην υπόθεση Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, το Δικαστήριο, μολονότι δεν δέχθηκε την αιτίαση της Επιτροπής ότι το σύστημα εκπτώσεων που εφάρμοζε η Michelin καθιέρωνε δυσμενείς διακρίσεις, έκρινε ωστόσο ότι ένα τέτοιο σύστημα αντέβαινε προς το άρθρο 82 ΕΚ καθόσον δημιουργούσε σχέση εξαρτήσεως για τους μεταπωλητές έναντι της Michelin.

— Επιχειρήματα των διαδίκων

250 Η BA ισχυρίζεται ότι η Επιτροπή περιορίστηκε να υποθέσει ότι οι πρακτικές της BA είχαν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό, αντίθετα προς ό,τι επιβάλλει η απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω. Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιλαμβάνει καμιά ανάλυση των αγορών αεροπορικών μεταφορών και καμιά εμπειρική απόδειξη της ζημίας που τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA προκάλεσαν στους ανταγωνιστές, στους πελάτες ή στους καταναλωτές.

251 Η Επιτροπή φαίνεται να υποθέτει, χωρίς να στηρίζεται σε καμιά απόδειξη, ότι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες μπορούν να ελέγχουν σημαντικό μερίδιο των πωλήσεων εισιτηρίων εις βάρος των καταναλωτών, ενώ έχουν μικρή μόνον επίδραση στην επιλογή των αεροπορικών εταιριών εκ μέρους των επιβατών.

252 Τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA δεν εμπόδισαν τους ανταγωνιστές της να συνάψουν παρόμοιες συμφωνίες με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου. Αφού η BA αντιπροσωπεύει λιγότερο του 50 % των συνολικών πωλήσεων εισιτηρίων στην αγορά που καθόρισε η Επιτροπή, δεν υπάρχει κανένας λόγος να συναχθεί ότι άλλες εταιρίες, εξεταζόμενες στο σύνολό τους, έκριναν μη αποδοτικό να προτείνουν ισοδύναμα πλεονεκτήματα προς εκείνα της BA. Τα μεγάλα ταξιδιωτικά πρακτορεία, τα οποία πραγματοποιούν κάτι λιγότερο του 50 % των συνολικών πωλήσεων εισιτηρίων της BA, διαπραγματεύθηκαν ατομικά τις συμφωνίες και, επομένως, ήσαν σε θέση να θέσουν σε ανταγωνισμό τις αεροπορικές εταιρίες μεταξύ τους.

253 Εν πάση περιπτώσει, η δομή της ανταμοιβής επιδόσεων της BA δεν παρακίνησε τα πρακτορεία να ευνοήσουν την BA σε σχέση με άλλες αεροπορικές εταιρίες. Τα πλεονεκτήματα που χορηγήθηκαν στους πράκτορες εξαρτήθηκαν από πολλούς παράγοντες μεταξύ των οποίων, ειδικότερα, το επίπεδο των στόχων κατωτάτων ορίων και το ποσοστό επιτυχίας των ενδιαφερομένων σε σχέση με αυτά τα κατώτατα όρια.

254 Η BA χορηγούσε τα πλεονεκτήματα σε συνάρτηση με τον αριθμό των πωλουμένων εισιτηρίων και όχι με βάση το ποσοστό συναλλαγών που πραγματοποιούσε ο πράκτορας για λογαριασμό της BA. Ακόμη και όταν ένας πράκτορας ανέβαζε τις πωλήσεις του εισιτηρίων BA, το μερίδιο που κατείχε στις δραστηριότητές του η BA μπορούσε να μειωθεί και εκείνο των άλλων εταιριών να αυξηθεί παραλλήλως.

255 Οι συμφωνίες πίστεως αποτελούν μέσο που επιτρέπει τον ανταγωνισμό, ο οποίος ουδόλως νοθεύεται. Το μέγεθος αυξήσεως των μεριδίων αγοράς των άλλων αεροπορικών εταιριών δείχνει ότι οι συμφωνίες πίστεως δεν ανέπτυξαν το αποτέλεσμα αποκλεισμού που προβάλλει η Επιτροπή.

256 Τα πλεονεκτήματα που παρέχονται στους ταξιδιωτικούς πράκτορες είχαν ως συνέπεια την εξοικονόμηση σημαντικού κόστους, υπέρ των καταναλωτών, παρέχοντας στην BA μεγαλύτερη δυνατότητα μειώσεως των τιμολογίων της και/ή επιτρέποντας σ' αυτήν να προσφέρει μεγαλύτερο αριθμό πτήσεων σε ορισμένες αεροπορικές γραμμές.

257 Η BA αμφισβητεί τις επικρίσεις που διατύπωσε η Επιτροπή ως προς τη δομή των συμφωνιών πίστεως. Πρώτον, η μη συνεχής αύξηση των τιμολογιακών πλεονεκτημάτων που παρέχονται στους πράκτορες δεν θα ασκούσε επιρροή παρά μόνον αν είχε αναπτύξει, quod non, αποτέλεσμα αποκλεισμού. Εν πάση περιπτώσει, δεν μπορεί να υποτεθεί ότι αυτή η μη συνεχής αύξηση ήταν υπέρ της BA. Στο επίπεδο του συνόλου του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ήταν στην πράξη αδύνατο να προβλεφθεί αν τα παρεχόμενα πλεονεκτήματα θα ευνοούσαν συστηματικά την BA ή άλλες αεροπορικές εταιρίες.

258 Δεύτερον, ο υπολογισμός των στόχων πωλήσεων σε σχέση με τις επιτυχίες της παρελθούσας χρήσεως, που επικρίνει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 48 και 109 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, ήταν συγχρόνως εύλογο για τα μέρη και επωφελές από την άποψη των αποτελεσμάτων. Εν πάση περιπτώσει, το κίνητρο που αποτέλεσαν οι εν λόγω συμφωνίες μπορεί να μετρηθεί μόνο με τον χρόνο.

259 Η BA παρατηρεί ότι αυτές οι δύο αντιρρήσεις της Επιτροπής δεν ασκούν επιρροή όσον αφορά το σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων που η BA έθεσε σε εφαρμογή μεταξύ Δεκεμβρίου και Μαρτίου 1999. Το σύστημα αυτό προέβλεπε τόσο τη συνεχή αύξηση όσο και τον μηνιαίο υπολογισμό, και όχι ετήσιο, των πλεονεκτημάτων που χορηγούνται στους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

260 Τρίτον, η BA αμφισβητεί το βάσιμο της αντιρρήσεως που η Επιτροπή αντλεί, στις αιτιολογικές σκέψεις 48 και 102 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, από την έλλειψη οποιασδήποτε σχέσεως μεταξύ των πλεονεκτημάτων που χορηγούνται στους πράκτορες και των οικονομιών που πραγματοποιούνται όσον αφορά το κόστος. Μια λογική οικονομική πολιτική θα ενθάρρυνε μια επιχείρηση να καταφύγει σε συστή-

ματα εκπτώσεων, ανεξάρτητα από την ενδεχόμενη πραγματοποίηση οικονομιών. Οι συμφωνίες πίστεως είναι ένα πρακτικό μέσο χορηγήσεως πλεονεκτημάτων που συνδέονται με την απόδοση χωρίς να είναι κανείς υποχρεωμένος να προβαίνει στον δυσχερή υπολογισμό, αν όχι αδύνατο, της ακριβούς σχέσεως, εξόχως μεταβλητής, μεταξύ της τιμής του εισιτηρίου και του κόστους του. Λόγω του επιπέδου του παγίου κόστους που ισχύει στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, η βελτίωση στη χρήση των παραγωγικών ικανοτήτων θα μείωνε το μέσο κόστος ανά μονάδα και, επομένως, η BA θα πραγματοποιούσε οικονομίες ως προς το κόστος τις οποίες είχε δικαίωμα να μοιραστεί με τους πράκτορες και τους πελάτες.

261 Η BA παρατηρεί, τέταρτον, ότι, καταλογίζοντας τα αποτελέσματα της πιστής πελατειακής σχέσεως των επίδικων συστημάτων ανταμοιβής επιδόσεων στην εκ μέρους της BA εκμετάλλευση μιας ευρύτερης γκάμας γραμμών από εκείνη των άλλων αεροπορικών εταιριών (αιτιολογική σκέψη 91 της προσβαλλόμενης αποφάσεως), η Επιτροπή αποσιώπησε το γεγονός ότι η συνολική έκπτωση που πρόσφερε η BA ισοδυναμούσε με καταβολή ετεροχρονισμένων ποσοστών εκπτώσεως στις διάφορες γραμμές. Ακόμη και αν οι μικρότερες εταιρίες μπορούν να έχουν υψηλότερο μέσο κόστος πωλήσεως, ωστόσο δεν αποκλείστηκαν από τις διάφορες σχετικές αγορές ούτε εμποδίστηκαν να ασκήσουν αποτελεσματικό ανταγωνισμό.

262 Κατά την Επιτροπή και τη Virgin, οι αποφάσεις Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, και Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, θέτουν την αρχή ότι ένας προμηθευτής με δεσπόζουσα θέση μπορεί να παρέχει εκπτώσεις εις αντάλλαγμα των κερδών αποδοτικότητας, αποκλειομένων των εκπτώσεων ή των κινήτρων που έχουν ως σκοπό να του εξασφαλίσουν την πιστή πελατειακή σχέση (αιτιολογική σκέψη 101 της προσβαλλόμενης αποφάσεως).

263 Επιστροφή χορηγούμενη από κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση, βάσει της αυξήσεως των αγορών που πραγματοποιήθηκαν εντός ορισμένης περιόδου, χωρίς η επιστροφή αυτή να μπορεί να θεωρηθεί ως συνήθης έκπτωση, συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως, στο μέτρο που τέτοια πρακτική μπορεί να έχει ως μόνο αποτέλεσμα να δημιουργήσει σχέση εξαρτήσεως των πελατών στους οποίους χορηγείται και να φέρει τους ανταγωνιστές σε μειονεκτική θέση στον ανταγωνισμό (απόφαση Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 213).

264 Το άρθρο 82 ΕΚ δεν επιβάλλει την απόδειξη οποιουδήποτε πραγματικού ή άμεσου αποτελέσματος της επικρινόμενης συμπεριφοράς στους καταναλωτές. Το δίκαιο του ανταγωνισμού αποβλέπει στο να προστατεύσει τη δομή της αγοράς έναντι των τεχνητών αλλοιώσεων και να προστατεύσει έτσι καλύτερα τα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα συμφέροντα των καταναλωτών.

265 Όταν, όπως εν προκειμένω, συγκεντρώνονται όλα τα χαρακτηριστικά που το Δικαστήριο θεώρησε ως καθοριστικά με την απόφαση Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, για να κρίνει ότι ένα σύστημα εκπτώσεων συνιστά καταχρηστική εκμετάλλευσή, δεν είναι αναγκαίο να αποδειχθεί επίσης η παρουσία των χαρακτηριστικών και των αποτελεσμάτων ενός συστήματος όπως εκείνου που καταδίκασε το Δικαστήριο με την απόφαση Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω.

266 Λόγω της δομής των συστημάτων ανταμοιβής που εφάρμοζε η BA, η οριακή προμήθεια που ελάμβανε ο ταξιδιωτικός πράκτορας για κάθε πρόσθετη πώληση για λογαριασμό της BA θα έχει εκθετική αύξηση εφόσον προσεγγίζεται το κατώτατο όριο της πρόσθετης προμήθειας. Οι ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες μικρότερου μεγέθους βρίσκονταν σε αδυναμία να προτείνουν ποσοστά προμήθειας αυτής της τάξεως. Επιπλέον, ενόψει του επιπέδου της οριακής προμήθειας που προκύπτει από το εν λόγω σύστημα, η BA πώλησε με ζημία μεγάλο αριθμό εισιτηρίων.

267 Η καταχρηστική εκμετάλλευση συνίστατο στο ότι η πρόσθετη προμήθεια συνδεόταν, όχι προς την εξοικονόμηση κόστους ή προς τα κέρδη αποδοτικότητας που πραγματοποίησε η BA στις συναλλαγές της με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, αλλά μάλλον στον βαθμό που αυτοί είχαν φθάσει ή υπερβεί το επίπεδο των πωλήσεων εισιτηρίων BA που πραγματοποίησαν κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, την αποδοτικότητά τους ή τις παρασχεθείσες στην BA υπηρεσίες.

268 Δεδομένου ότι οι πράκτορες εξακολουθούν να είναι ο πλέον σημαντικός δίαυλος διανομής που χρησιμοποιούν οι αεροπορικές εταιρίες για την πώληση υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών στο Ηνωμένο Βασίλειο, η καταχρηστική συμπεριφορά της BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων είχε επίσης σοβαρό αποτέλεσμα αποκλεισμού έναντι των ανταγωνιστριών αεροπορικών εταιριών στις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών.

269 Το γεγονός ότι, λόγω της απελευθερώσεως αυτών των αγορών, οι ανταγωνιστές της BA κατόρθωσαν να της αφαιρέσουν μερίδια αγοράς δεν αποδεικνύει ότι τα συστήματα οικονομικών κινήτρων δεν είχαν αποτελέσματα νοθεύοντα τον ανταγωνισμό.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

270 Προκειμένου να προσδιοριστεί αν η BA προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευσή της δεσπόζουσας θέσεώς της, εφαρμόζοντας στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων, επιβάλλεται να εκτιμηθούν τα κριτήρια και οι τρόποι χορηγήσεως και να εξεταστεί αν οι ανταμοιβές αυτές κατέτειναν, με πλεονέκτημα το οποίο δεν στηρίζεται σε καμιά οικονομική παροχή που το δικαιολογεί, να αφαιρέσει από τα πρακτορεία ή να περιορίσει τη δυνατότητα πωλήσεως των υπηρεσιών τους στις αεροπορικές εταιρίες της επιλογής τους και να παρεμποδίσει έτσι την πρόσβαση των αεροπορικών εταιριών που ανταγωνίζονται την BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 182 ανωτέρω, σκέψη 90· Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 89, και Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψεις 114 και 197).

271 Επιβάλλεται εν προκειμένω να προσδιοριστεί αν οι εμπορικές συμφωνίες και το νέο σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων δημιούργησαν πιστή πελατειακή σχέση ως προς τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου και, ενδεχομένως, να προσδιοριστεί αν τα συστήματα αυτή στηρίζονταν σε οικονομικώς δικαιολογημένη αντιπαροχή (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, αποφάσεις Michelin κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 91 ανωτέρω, σκέψη 73· Πορτογαλία κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 246 ανωτέρω, σκέψη 52, και Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 114).

272 Όσον αφορά, πρώτον, το ότι τα επίμαχα συστήματα δημιουργούν πιστή πελατειακή σχέση, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, λόγω του κλιμακούμενου χαρακτήρα τους που αναπτύσσει ένα πάρα πολύ ευαίσθητο οριακό αποτέλεσμα, τα αυξανόμενα ποσοστά προμήθειας μπορούσαν να δημιουργήσουν εκθετική αύξηση από μια περίοδο αναφοράς σε άλλη, κατά το μέτρο που αυξανόταν ο αριθμός εισιτηρίων BA που διέθεταν τα πρακτορεία κατά τις διαδοχικές περιόδους αναφοράς.

273 Αντιθέτως, όσο περισσότερο αυξάνονταν τα έσοδα που προέρχονταν από τις πωλήσεις εισιτηρίων BA, πολύ μεγαλύτερη θα ήταν η ποινή που υφίσταντο οι ενδιαφερόμενοι υπό τη μορφή δυσανάλογης μειώσεως των ποσοστών ανταμοιβής επιδόσεων, ακόμη και στην περίπτωση μικρής μειώσεως των πωλήσεων εισιτηρίων BA σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο αναφοράς. Επομένως, η BA δεν μπορεί να αμφισβητήσει ότι τα επίμαχα συστήματα δημιουργούσαν πιστή πελατειακή σχέση.

274 Δεύτερον, η BA δεν μπορεί λυσιτελώς να αντιτάξει, για να αμφισβητήσει τη δημιουργία πιστής πελατειακής σχέσεως που αναπτύσσουν τα συστήματα της ανταμοιβής επιδόσεων μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων, το γεγονός ότι οι πράκτορες αυτοί έχουν μικρή μόνον επίδραση στην επιλογή των αεροπορικών εταιριών εκ μέρους των επιβατών. Πράγματι, η ίδια η BA υποστήριξε ότι οι πράκτορες αυτοί παρέχουν χρήσιμη υπηρεσία φιλτραρίσματος των πληροφοριών που ανακοινώνουν στους επιβάτες οι οποίοι βρίσκονται αντιμέτωποι με τη διάδοση των διαφόρων δομών τιμολογίων στις αεροπορικές μεταφορές.

275 Εξάλλου, μολονότι είναι αληθές ότι τα πλεονεκτήματα που παρέχονταν στους ταξιδιωτικούς πράκτορες εξαρτιώνταν, όπως υποστηρίζει η BA, από το επίπεδο των κατωτάτων ορίων στόχων και του ποσοστού επιτυχίας σε σχέση με αυτά τα κατώτατα όρια, η δημιουργία πιστής πελατειακής σχέσεως μεταξύ των ταξιδιωτικών πρακτόρων που απέρρεε από την ανταμοιβή επιδόσεως πρέπει ωστόσο να θεωρηθεί δεδομένη.

276 Επιπροσθέτως, η αντίρρηση της BA ότι οι «συμφωνίες πίστεως» δεν εμπόδισαν τους ανταγωνιστές της να συνάψουν παρόμοιες συμφωνίες με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου δεν πείθει. Οι πέντε κυριότεροι ανταγωνιστές της BA που δραστηριοποιούνται στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων δεν μπορούν να θεωρηθούν ότι είναι σε θέση να παρέχουν τα ίδια πλεονεκτήματα στους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

277 Επιβάλλεται συναφώς η υπόμνηση ότι ο αριθμός εισιτηρίων BA που πώλησαν οι ταξιδιωτικοί πράκτορες στο Ηνωμένο Βασίλειο στο σύνολο που αποτελούν οι αεροπορικές γραμμές από και προς τα βρετανικά αεροδρόμια αντιπροσώπευε σταθερά, καθ' όλη την περίοδο εφαρμογής των επίδικων συστημάτων ανταμοιβής επιδόσεων, πολλαπλάσιο τόσο των πωλήσεων εισιτηρίων που πραγματοποίησε έκαστος από τους πέντε κυριότερους ανταγωνιστές όσο και του σωρευμένου συνόλου αυτών των ίδιων πωλήσεων.

278 Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, αποδείχθηκε επαρκώς κατά νόμον ότι οι ανταγωνίστριες επιχειρήσεις δεν ήσαν σε θέση να πραγματοποιήσουν, στο Ηνωμένο Βασίλειο, ένα ύψος εσόδων ικανό να αποτελέσει επαρκώς ευρεία οικονομική βάση για να τους επιτρέψει να θεσπίσουν αποτελεσματικά παρόμοιο σύστημα ανταμοιβών προς εκείνο της BA για να αντιταχθούν στο αποτέλεσμα αποκλεισμού που ασκείται εναντίον τους στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

279 Δεύτερον, όσον αφορά το ζήτημα αν τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων που εφάρμοζε η BA στηρίζονταν σε οικονομικώς δικαιολογημένη αντιπαροχή, πρέπει να υπομνηστεί ότι είναι αληθές ότι η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως δεν αφαιρεί από την επιχείρηση που βρίσκεται στη θέση αυτή την ευχέρεια να προβαίνει, σε λογικό μέτρο,

σε πράξεις που κρίνει πρόσφορες για την προστασία των συμφερόντων της, οσάκις αυτά απειλούνται (απόφαση Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 112).

280 Ωστόσο, η προστασία της ανταγωνιστικής θέσεως μιας επιχειρήσεως η οποία κατέχει, όπως η BA, δεσπόζουσα θέση πρέπει, τουλάχιστον, για να είναι θεμιτή, να στηρίζεται σε κριτήρια οικονομικής αποτελεσματικότητας (απόφαση Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 189).

281 Στην προκειμένη όμως περίπτωση, προκύπτει ότι η BA δεν απέδειξε ότι η δημιουργία πιστής πελατειακής σχέσεως με τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων στηριζόταν σε οικονομικώς δικαιολογημένη αντιπαροχή.

282 Πράγματι, η πραγματοποίηση των στόχων αυξήσεως των πωλήσεων εισιτηρίων BA εκ μέρους των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου έθετε σε κίνηση την εφαρμογή προμήθειας με αυξημένο συντελεστή, όχι βάσει μόνον των εισιτηρίων BA που είχαν διατεθεί εφόσον αυτοί οι στόχοι πωλήσεων είχαν επιτευχθεί, αλλά με βάση όλα τα εισιτήρια BA που είχαν πωληθεί κατά την ορισθείσα περίοδο αναφοράς.

283 Η πρόσθετη αμοιβή των πρακτόρων φαίνεται έτσι να στερείται οποιασδήποτε αντικειμενικής σχέσεως προς την αντιπαροχή που απορρέει για την BA από την πώληση επιπλέον αεροπορικών εισιτηρίων.

284 Στο μέτρο αυτό, τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων της BA δεν μπορούν να θεωρηθούν ως αποτελούντα την αντιπαροχή κερδών αποδοτικότητας ή οικονομιών ως προς το κόστος που προκύπτουν από την πώληση εισιτηρίων BA μετά την πραγματοποίηση των εν λόγω στόχων. Αντιθέτως, αυτή η αναδρομική εφαρμογή

των αυξημένων ποσοστών προμήθειας στο σύνολο των εισιτηρίων BA που διέθεσε ο ταξιδιωτικός πράκτορας κατά την περίοδο αναφοράς πρέπει ακόμη να θεωρηθεί ικανή να συνεπάγεται την πώληση ορισμένων εισιτηρίων BA σε τιμή μη ανάλογη προς το κέρδος παραγωγικότητας που πέτυχε η BA από την πώληση αυτών των πρόσθετων εισιτηρίων.

285 Ακόμη και αν, όπως υποστηρίζει η BA, κάθε αεροπορική εταιρία έχει συμφέρον να πωλεί τις πρόσθετες θέσεις στις πτήσεις της παρά να τις αφήνει κενές, το πλεονέκτημα που αντιπροσωπεύει το καλύτερο ποσοστό πληρότητας των αεροσκαφών πρέπει κανονικά, σε περίπτωση όπως η προκειμένη, να είναι σημαντικά μειωμένο, λόγω του επιπλέον κόστους που συνεπάγεται για την BA η αύξηση της αμοιβής του πράκτορα απ' αυτή την αναδρομική εφαρμογή της αυξημένης προμήθειας.

286 Καθόσον στερούνταν δικαιολογημένης οικονομικώς αντιπαροχής, τα επίδικα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων πρέπει να θεωρηθούν ότι κατατείνουν ουσιαστικά στο να αμείβουν την αύξηση των πωλήσεων εισιτηρίων BA από μια περίοδο αναφοράς σε άλλη και, επομένως, να ενισχύσουν την πιστή πελατειακή σχέση προς την BA των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου.

287 Οι πράκτορες αποτρέπονταν έτσι να προσφέρουν τις υπηρεσίες ταξιδιωτικών πρακτορείων στις ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες της BA, των οποίων η είσοδος ή η ανάπτυξη στη βρετανική αγορά υπηρεσιών ταξιδιωτικών πρακτορείων υποχρεωτικά παρεμποδιζόταν κατ' αυτόν τον τρόπο.

288 Η BA δεν μπορούσε να έχει κανένα συμφέρον να εφαρμόσει τα συστήματά της ανταμοιβών, εκτός αυτού που συνίσταται στο να παραμερίσει τις ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες και να παρεμποδίσει έτσι τη διατήρηση του υφιστάμενου βαθμού ανταγωνισμού ή την ανάπτυξη αυτού του ανταγωνισμού στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

289 Ειδικότερα, η BA δεν μπορεί να υποστηρίζει λυσιτελώς ότι, από ένα ορισμένο ποσοστό πληρότητας του αεροπλάνου, οι πωλήσεις πρόσθετων εισιτηρίων δημιουργούν υποχρεωτικά κέρδη. Πράγματι, όπως μόλις προηγουμένως αναφέρθηκε, η αντιπαροχή για την πώληση εισιτηρίων που πραγματοποιεί ένας πράκτορας εφόσον επιτευχθεί ο στόχος αυξήσεως των πωλήσεών του αντιπροσωπεύει ένα επιπλέον κόστος, υπό τη μορφή εφαρμογής αναδρομικά της αυξημένης προμήθειας στο σύνολο των εισιτηρίων BA που έχουν διατεθεί κατά την εξεταζόμενη περίοδο αναφοράς, το οποίο μπορεί να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από το κέρδος αυτό.

290 Εξάλλου, η ίδια η BA δέχθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση ότι δεν υπήρχε συγκεκριμένη σχέση μεταξύ, αφενός, των ενδεχόμενων οικονομιών κλίμακας χάρη στα πρόσθετα εισιτήρια που είχαν διατεθεί ματά την πραγματοποίηση των στόχων πωλήσεως και, αφετέρου, των αυξήσεων του ποσοστού αμοιβής που καταβαλλόταν ως αντιπαροχή στους ταξιδιωτικούς πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου.

291 Αντίθετα προς ό,τι υποστηρίζει η BA, τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων δεν συνιστούσαν, επομένως, κανονική άσκηση του ανταγωνισμού ούτε επέτρεψαν τη μείωση του κόστους της. Τα επιχειρήματα που αντέταξε συναφώς η BA δεν μπορούν να αποδείξουν ότι τα συστήματά της ανταμοιβής επιδόσεων είχαν αντικειμενική οικονομική δικαιολογία.

292 Επομένως, βασίμως η Επιτροπή δέχθηκε ότι η BA προέβη σε καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεώς της στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων περιορίζοντας, με την εφαρμογή των συστημάτων ανταμοιβής επιδόσεων τα οποία δεν στηρίζονταν σε οικονομικώς δικαιολογημένη αντιπαροχή, την ελευθερία αυτών των πρακτορείων να παρέχουν τις υπηρεσίες τους στις αεροπορικές εταιρίες της επιλογής τους και, κατά συνέπεια, την πρόσβαση των τελευταίων στη βρετανική αγορά των υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων.

293 Τέλος, η BA δεν μπορεί να προσάπτει στην Επιτροπή ότι δεν απέδειξε ότι οι πρακτικές της ανέπτυσσαν αποτέλεσμα αποκλεισμού. Συγκεκριμένα, αφενός, για τους σκοπούς αποδείξεως της παραβάσεως του άρθρου 82 ΕΚ, δεν είναι αναγκαίο να αποδειχθεί ότι η εξεταζόμενη καταχρηστική εκμετάλλευση είχε συγκεκριμένο απο-

τέλεσμα στις οικείες αγορές. Αρκεί συναφώς να αποδειχθεί ότι η καταχρηστική συμπεριφορά της επιχειρήσεως με δεσπόζουσα θέση κατατείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό ή, με άλλα λόγια, ότι η συμπεριφορά είναι ικανή ή μπορεί να έχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα.

294 Αφετέρου, προκύπτει όχι μόνον ότι οι επίδικες πρακτικές ήσαν ικανές να αναπτύξουν περιοριστικό αποτέλεσμα στις βρετανικές αγορές υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων και των αεροπορικών μεταφορών, αλλά και ένα τέτοιο αποτέλεσμα αποδείχθηκε συγκεκριμένα από την Επιτροπή.

295 Πράγματι, εφόσον οι ταξιδιωτικοί πράκτορες του Ηνωμένου Βασιλείου διασφάλιζαν, κατά τον χρόνο των προσαπτόμενων περιστατικών, τη διάθεση του 85 % όλων των αεροπορικών εισιτηρίων που πωλούνταν στο έδαφος του Ηνωμένου Βασιλείου, η καταχρηστική συμπεριφορά της BA στη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων δεν μπορούσε να μην αναπτύξει, εις βάρος των ανταγωνιστριών αεροπορικών εταιριών, αποτέλεσμα αποκλεισμού από τις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών, λόγω της σχέσεως συναφείας που υπήρχε μεταξύ των εν λόγω αγορών, όπως διαπιστώθηκε στο πλαίσιο εξετάσεως του τέταρτου λόγου.

296 Λόγω του παρεπόμενου αυτού αποτελέσματος των συστημάτων ανταμοιβών που εφάρμοζε η BA στις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το επιχείρημα της BA ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιλαμβάνει καμιά ανάλυση των αγορών αεροπορικών μεταφορών και καμιά εμπειρική απόδειξη της ζημίας που προκάλεσαν τα συστήματα οικονομικών κινήτρων στις ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες ή στους επιβάτες.

297 Εξάλλου, όταν μια επιχείρηση με δεσπόζουσα θέση θέτει όντως σε εφαρμογή μια πρακτική η οποία έχει ως αποτέλεσμα τον παραμερισμό των ανταγωνιστών της, το γεγονός ότι το αναμενόμενο αποτέλεσμα δεν επετεύχθη δεν αρκεί για να αντικρουσθεί ο χαρακτηρισμός της καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως δεσπόζουσας θέσεως κατά την έννοια του άρθρου 82 ΕΚ.

298 Άλλωστε, η αύξηση των μεριδίων αγοράς ορισμένων αεροπορικών εταιριών ανταγωνιστριών της BA, μειωμένη σε απόλυτη τιμή, αν ληφθεί υπόψη ότι τα αρχικά μερίδιά τους στην αγορά ήσαν ασήμαντα, δεν σημαίνει ότι οι πρακτικές της BA στερούνταν αποτελέσματος. Ελλείψει των πρακτικών αυτών, επιτρέπεται να θεωρηθεί ότι τα μερίδια αγοράς αυτών των ανταγωνιστών θα μπορούσαν να αυξηθούν σημαντικά (βλ., υπό το πνεύμα αυτό, απόφαση Compagnie maritime belge transports κ.λπ. κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 243 ανωτέρω, σκέψη 149).

299 Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε σφάλμα εκτιμήσεως δεχόμενη ότι η BA παρέβη τις διατάξεις του άρθρου 82 ΕΚ εφαρμόζοντας στους πράκτορες αεροπορικών ταξιδίων στο Ηνωμένο Βασίλειο τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων τα οποία, συγχρόνως, εισάγουν δυσμενείς διακρίσεις έναντι ορισμένων από τους δικαιούχους των συστημάτων αυτών σε σχέση με άλλους και έχουν ως αντικείμενο και ως αποτέλεσμα, χωρίς οικονομικώς δικαιολογημένη αντιπαροχή, να ανταμείβουν την πίστη των πρακτόρων αυτών στην BA και, επομένως, να παραμερίζουν τις ανταγωνίστριες αεροπορικές εταιρίες τόσο από τη βρετανική αγορά υπηρεσιών πρακτορείου αεροπορικών ταξιδίων όσο και, κατ' αναγκαία συνέπεια, από τις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών.

300 Επομένως, ο έβδομος λόγος πρέπει να απορριφθεί.

Επί του όγδοου λόγου που αντλείται από το υπερβολικό ύψος του προστίμου

Επιχειρήματα των διαδίκων

301 Η BA φρονεί ότι το πρόστιμο που της επιβλήθηκε, ύψους 6 800 000 ευρώ, είναι υπερβολικό ενόψει της ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με τις Κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17 και του άρθρου 65, παράγραφος 5, της Συνθήκης ΕΚΑΧ (ΕΕ 1998, C 9, σ. 3, στος εξής: Κατευθυντήριες γραμμές).

302 Κατ' αρχάς, το βασικό ποσό του προστίμου, δηλαδή 4 000 000 ευρώ, που θεωρείται ότι αντικατοπτρίζει τη σοβαρότητα, την έκταση και την επίπτωση της διαπραχθείσας παραβάσεως, είναι πάρα πολύ υψηλό ενόψει του σημείου 1 Α των Κατευθυντηρίων γραμμών. Σύμφωνα με το κείμενο αυτό, για να αξιολογηθεί η σοβαρότητα της παραβάσεως, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική οικονομική δυνατότητα του δράστη της παραβάσεως να προξενήσει σημαντική ζημία σε άλλους οικονομικούς παράγοντες, ιδίως στους καταναλωτές. Όμως, ουδόλως αποδείχθηκε ότι τα συστήματα ανταμοιβών της BA προξένησαν ζημία στους καταναλωτές.

303 Εν συνεχεία, σύμφωνα με την τρίτη περίπτωση του σημείου 1 Β των Κατευθυντηρίων γραμμών, για τις παραβάσεις μεγάλης διάρκειας επιβάλλεται πρόσθετο πρόστιμο ίσο προς το 10 % του ύψους του προστίμου που είχε καθοριστεί για τη σοβαρότητα της παραβάσεως. Η προσαύξηση του ύψους του προστίμου κατά 70 %, δηλαδή 10 % ετησίως από το 1992, είναι δυσανάλογη. Η διάρκεια της συμπεριφοράς της BA αντικατοπτρίζει τη βραδύτητα με την οποία η Επιτροπή διεξήγαγε την έρευνά της. Καθ' όλη τη διαδικασία, η BA πίστευε καλοπίστως ότι τα συστήματά της οικονομικών κινήτρων συμβιβάζονταν προς το κοινοτικό δίκαιο.

304 Τέλος, η εύλογη αμφιβολία που έτρεφε η BA ως προς τον παραβατικό χαρακτήρα των συστημάτων της ανταμοιβών και η πλήρης συνεργασία της με την Επιτροπή καθ' όλη τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας συνιστούν ελαφρυντικές περιστάσεις που συνεπάγονται μείωση του προστίμου βάσει του σημείου 3 των Κατευθυντηρίων γραμμών.

305 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεως που διαπιστώθηκε στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να θεωρηθεί ως σοβαρή παράβαση του κοινοτικού δικαίου του ανταγωνισμού. Τα συστήματα αποκλειστικών εκπτώσεων είχαν ήδη καταδικαστεί στο παρελθόν. Η σημασία του κόστους των ταξιδίων στη βρετανική οικονομία είχε τονιστεί και παρατηρήθηκε ότι, παρά την απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, η BA είχε διατηρήσει τον μέσον όρο των μεριδίων της αγοράς στις βρετανικές αγορές αεροπορικών μεταφορών.

306 Το άρθρο 82 ΕΚ δεν σκοπεί μόνον τις πρακτικές που μπορούν να προκαλέσουν άμεση ζημία στους καταναλωτές, αλλά και εκείνες που τους προκαλούν ζημία θίγοντας τη δομή του αποτελεσματικού ανταγωνισμού.

307 Επιπροσθέτως, η καταχρηστική εκμετάλλευση της δεσπόζουσας θέσεως που συνίσταται ειδικότερα στην εισαγωγή δυσμενών διακρίσεων, οι συμπεριφορές αποκλεισμού, οι εκπτώσεις πίστεως που χορηγούνται από επιχείρηση κατέχουσα δεσπόζουσα θέση προκειμένου να αποκλείσει τους ανταγωνιστές της από την αγορά χαρακτηρίζονται «σοβαρές παραβάσεις» στις Κατευθυντήριες γραμμές.

308 Οι επίδικες καταχρηστικές πρακτικές άρχισαν το 1992 έναντι ορισμένων ταξιδιωτικών πρακτόρων. Από τον Ιανουάριο του 1998 έως τον Μάρτιο του 1999, το σύστημα ανταμοιβής επιδόσεων επέκτεινε την καταχρηστική συμπεριφορά έναντι όλων των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου και ενίσχυσε τα αποτελέσματά του για τους πράκτορες που μετείχαν σε εμπορική συμφωνία. Η διάρκεια των πρακτικών αυτών δικαιολογεί την προσαύξηση κατά 70 % του ύψους του προστίμου που επιβλήθηκε σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα της παραβάσεως.

309 Η διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, της οποίας ο εύλογος χαρακτήρας εκτιμάται σε συνάρτηση με τις ιδιαίτερες περιστάσεις κάθε υποθέσεως (απόφαση Irish Sugar κατά Επιτροπής, παρατεθείσα στη σκέψη 241 ανωτέρω, σκέψη 278), δεν ήταν υπερβολική και δεν εξηγεί τη διάρκεια των διαπιστωθεισών παραβάσεων.

310 Η παύση των παραβάσεων από τις πρώτες παρεμβάσεις της Επιτροπής συνιστά, κατά τις Κατευθυντήριες γραμμές, ελαφρυντική περίσταση. Όμως, μετά τη λήψη της πρώτης ανακοινώσεως των αιτιάσεων της 20ής Δεκεμβρίου 1996, η BA επέκτεινε στο σύνολο των ταξιδιωτικών πρακτόρων του Ηνωμένου Βασιλείου τα συστήματα ανταμοιβής επιδόσεων που εφάρμοζε μέχρι τότε στους πράκτορες οι οποίοι πραγματοποιούσαν ορισμένο όγκο ετήσιων πωλήσεων εισιτηρίων της BA.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

311 Δεδομένου ότι το άρθρο 82 ΕΚ καταστέλλει μόνον την αντικειμενική προσβολή της ίδιας της δομής του ανταγωνισμού (απόφαση του Δικαστηρίου της 21ης Φεβρουαρίου 1973, 6/72, Europemballage και Continental Can κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 172-1973, σ. 445, σκέψη 26), το επιχείρημα που η BA αντλεί από την έλλειψη αποδείξεως της ζημίας που προκλήθηκε στους καταναλωτές από τα συστήματά της ανταμοιβών δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

312 Η BA δεν μπορεί επίσης να επικρίνει την προσαύξηση του επιβληθέντος βασικού προστίμου προβάλλοντας τη βραδύτητα στην έρευνα που διεξήγαγε η Επιτροπή, της οποίας η διάρκεια αναμφισβήτητα παρατάθηκε λόγω της εμμονής της BA στην παραβατική και την επιβαρυντική της συμπεριφορά.

313 Πράγματι, από τον επόμενο μήνα της ακροάσεως που ακολούθησε την πρώτη ανακοίνωση των αιτιάσεων, που πραγματοποιήθηκε στις 12 Νοεμβρίου 1997, η BA ενίσχυσε τα νοθεύοντα τον ανταγωνισμό αποτελέσματα του αρχικού της συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων επεκτείνοντας το νέο της σύστημα κινήτρων στο σύνολο των βρετανικών πρακτορείων αεροπορικών ταξιδίων.

314 Δεδομένου ότι η BA αγνόησε τις αντιρρήσεις που διατύπωσε η Επιτροπή έναντι του πρώτου συστήματος ανταμοιβής επιδόσεων, δεν μπορεί φυσικά να θεωρείται ότι καλοπίστως πίστευε, καθ' όλη τη διοικητική διαδικασία, ότι τα συστήματά της κινήτρων συμβιβάζονταν προς το κοινοτικό δίκαιο του ανταγωνισμού.

315 Τέλος, δεδομένου ότι η BA ενέτεινε τις περιοριστικές του ανταγωνισμού πρακτικές της κατά τη διοικητική διαδικασία, δεν νομιμοποιείται να επικαλείται την πλήρη συνεργασία της με την Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αυτής. Επομένως, ορθώς η Επιτροπή αρνήθηκε στην BA το πλεονέκτημα των ελαφρυντικών περιστάσεων.

316 Επομένως, επιβάλλεται να επιβεβαιωθεί το ύψος του προστίμου που επέβαλε η Επιτροπή, εφόσον τούτο καθορίστηκε σε επίπεδο που αντιστοιχεί τόσο προς τις Κατευθυντήριες γραμμές όσο και την κατάλληλη κύρωση, αν ληφθούν υπόψη όλες οι περιστάσεις της υποθέσεως.

317 Επομένως, τα επιχειρήματα που η BA αντλεί από τον υπερβολικό χαρακτήρα του προστίμου που της επιβλήθηκε πρέπει να απορριφθούν.

318 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό της.

Επί των δικαστικών εξόδων

319 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου.

320 Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα ηττήθηκε ως προς όλα τα αιτήματά της, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδα της Επιτροπής και της Virgin, παρεμβαίνουσας, σύμφωνα με το σχετικό αίτημά τους.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (πρώτο τμήμα)

αποφασίζει:

1) Απορρίπτει την προσφυγή.

2) Η προσφεύγουσα φέρει τα δικαστικά της έξοδα καθώς και τα έξοδα της Επιτροπής και της παρεμβαίνουσας.

Vesterdorf Jaeger Legal

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 17 Δεκεμβρίου 2003.

Ο Γραμματέας

H. Jung

Ο Πρόεδρος

B. Vesterdorf