

Odkaz:

Rozsudek Soudu prvního stupně (prvního senátu) ze dne 19. května 1994, *Société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France* proti Komisi Evropských společenství, věc T-2/93, Recueil 1994, s. II-323¹

Klíčová slova:

Hospodářská soutěž — Spojování podniků — Přípustnost — Výlučná nebo společná kontrola — Definice trhu — Dominantní postavení — Legitimní očekávání

Předmět:

Zrušení rozhodnutí Komise ze dne 27. listopadu 1992 (IV/M. 259 — *British Airways/TAT*) v řízení podle nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků (opravené znění v Úř. věst. 1990, L 257, s. 13) (*neoficiální překlad rozhodnutí*)

Právní otázky:

Skutkový základ sporu

- ¹ Návrhem došlým kanceláři Soudu dne 5. ledna 1993 podala *société anonyme à participation ouvrière Compagnie nationale Air France* (dále jen „*Air France*“) na základě článku 173 Smlouvy o EHS žalobu na neplatnost rozhodnutí Komise ze dne 27. listopadu 1992 (IV/M. 259 — *British Airways/TAT*, dále jen „*rozhodnutí*“) v řízení podle nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků (opravené znění v Úř. věst. 1990, L 257, s. 13, dále jen „*nařízení*“) (*neoficiální překlad rozhodnutí*).
- ² Ze spisu vyplývá, že dotčené spojení podniků bylo Komisi oznámeno dne 23. října 1992 v souladu s článkem 4 nařízení. Dne 31. října 1992 Komise zveřejnila v Úředním věstníku Evropských společenství stanovisko podle čl. 4 odst. 3 nařízení (Úř. věst. 1992, C 283, s. 10). V bodě 4 tohoto sdělení Komise vyzvala „*třetí* dotčené osoby, aby jí předložily své případné připomínky k návrhu spojení podniků“.
- ³ Po tomto zveřejnění předložila žalobkyně svá vyjádření dopisem ze dne 9. listopadu 1992; zpochybnila zejména definici relevantního trhu použitou Komisí, jelikož měla za to, že tato definice nezohledňuje stav hospodářské soutěže na celém trhu letecké dopravy Společenství, zejména posílení postavení jednoho účastníka dotčeného spojení, *British Airways plc* (dále jen „*British Airways*“) v mezinárodní síti uvnitř Společenství.
- ⁴ Korespondence mezi žalobkyní a Komisí probíhala prostřednictvím dopisů ze dnů 10. listopadu, 17. listopadu, 19. listopadu, 23. listopadu, 2. prosince a 21. prosince 1992.

Napadené rozhodnutí

- ⁵ Komise v rozhodnutí konstatuje podle čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení, že dotčené spojení nevyvolává vážné pochybnosti o své slučitelnosti se společným trhem.
- ⁶ Z rozhodnutí vyplývá, že dotčené spojení se týká získání 49,9 % kapitálu společnosti *TAT European Airlines* (dále jen „*TAT EA*“) společností *British Airways*, přičemž zbývajících 50,1 % kapitálu nadále drží *TAT SA* (dále jen „*TAT*“).

¹ Jednací jazyk: francouzština.

7 Dohoda o nabytí mimoto stanoví pro British Airways opci na odkup uvedených 50,1 %, kterou lze uplatnit kdykoli do 1. dubna 1997. TAT bylo výměnou přiznáno právo požadovat, aby od ní British Airways odkoupila zbývajících 50,1 %, dnem 1. dubna 1997. Podle samotného znění bodu 5 rozhodnutí zastávala Komise názor, že vzhledem k tomu, že nebylo jisté, zda tyto opce budou využity, nebylo třeba za účelem hodnocení oznámeného spojení brát tuto druhou potenciální transakci v úvahu.

8 Z rozhodnutí (body 6 a 7) rovněž vyplývá, že dohoda akcionářů uzavřená mezi British Airways a TAT stanoví, že

- a) správní rada TAT EA bude složena z 9 členů, z nichž 5 jmenuje TAT a 4 British Airways;
- b) předseda a generální ředitel TAT EA, kteří zastávají tytéž funkce v TAT, jsou ve svých funkcích potvrzeni na počáteční období dvou let se souhlasem British Airways;
- c) důležitá rozhodnutí může správní rada TAT EA přijmout pouze v případě, že alespoň jeden ze členů jmenovaných TAT a jeden ze členů jmenovaných British Airways hlasují pro návrh (dotyčná rozhodnutí zahrnují mimo jiné veškeré změny „business plan“ na období 1993-1996, vypracovaného a schváleného TAT a British Airways současně s dohodou o nabytí);
- d) náměstkyně generálního ředitele pro obchodní záležitosti jmenuje British Airways.

9 „Business plan“ stanoví zejména:

- 1) letové tratě, na nichž bude TAT EA provozovat spoje, a letadla a letový řád, s nimiž je bude provozovat;
- 2) plán týkající se letového parku;
- 3) předpoklady týkající se počtu cestujících, kteří mají být přepraveni, a výnosu, jehož má být dosaženo;
- 4) strategie týkající se mezinárodních letových tratí.

10 Na základě těchto skutečností dospěla Komise k závěru, že společnost TAT EA „budou společně kontrolovat“ British Airways a TAT (bod 9).

11 V bodech 10 až 13 rozhodnutí, v nichž se zkoumá otázka, zda se jedná o spojení ve smyslu článku 3 nařízení č. 4064/89, Komise nejprve došla k závěru, že předpokládaná doba trvání společné dceřiné společnosti — přibližně šest a půl roku, neboť je stanoveno, že dohoda o společném podniku v případě nevyužití opcí pozbude platnosti dnem 1. dubna 1999 — je dostatečně dlouhá na to, aby vytvořila trvalou strukturální změnu dotyčných podniků.

12 Dále konstatuje, že po převodu části kapitálu přestává TAT provozovat činnost v oblasti, na níž se převod vztahuje, takže ji již nelze považovat za skutečného či potenciálního soutěžitele TAT EA ani British Airways. Pokud jde o soutěžní vztahy mezi British Airways a TAT EA, Komise konstatuje, že British Airways bude mít podstatný a rostoucí vliv na způsob, jakým bude společný podnik řízen a provozován, a bude hrát rozhodující roli v jeho hospodářském vedení.

13 Na základě těchto úvah Komise konstatuje, že předmětem ani účinkem získání společné kontroly nad TAT EA společností British Airways není koordinace soutěžního chování podniků, které zůstávají nezávislé ve smyslu čl. 3 odst. 2 prvního

pododstavce nařízení, a vyvozuje z toho závěr, že dotčené spojení podniků je spojením ve smyslu čl. 3 odst. 1 nařízení.

14 V bodě 14 rozhodnutí Komise konstatuje, že toto spojení podniků má význam pro celé Společenství ve smyslu čl. 1 odst. 2 nařízení, a poté v bodech 15 až 26 zkoumá jeho slučitelnost se společným trhem.

15 Komise konstatuje, že British Airways nebyla před napadeným spojením na francouzských vnitrostátních letových tratích nijak přítomna, zatímco TAT EA měla na těchto tratích v roce 1991 podíl 3,8 % z celkové pravidelné dopravy, podle celkového počtu přepravovaných cestujících, a že Air France tam měla (přímo nebo prostřednictvím Air-Inter) podíl 84,9 % počtu cestujících. Z toho vyvozuje závěr, že dotčené spojení nevede k žádnému překrývání s vnitrostátními letovými tratěmi TAT EA a že jeho účinkem je poskytnutí omezeného přístupu British Airways k francouzské vnitrostátní síti a určitých možností podpory její činnosti z Francie.

16 Pokud jde o mezinárodní letové tratě společností TAT EA a British Airways, Komise dále konstatuje, že jediné letové tratě, na kterých existuje překrývání spojů TAT EA a British Airways, jsou Paříž-Londýn a Lyon-Londýn.

17 Právě na základě těchto dvou mezinárodních tratí definuje Komise relevantní trh. Podle rozhodnutí (bod 19) tato definice musí vycházet z letové tratě nebo ze svazku letových tratí, pokud je mezi tratěmi, které svazek tvoří, zastupitelnost. Dalšími faktory, jež se mohou ukázat důležitými, jsou podle rozhodnutí jednak strukturální podmínky obvyklé na letištích a jejich kapacita, jednak dopad rozsáhlé sítě či sítě velkého objemu v dané zeměpisné oblasti.

18 Pokud jde o zastupitelnost mezi danými letovými tratěmi, Komise má za to, že každá „dvojice měst“, totiž Paříž-Londýn a Lyon-Londýn, může být považována za jeden trh. Je však toho názoru, že v rámci dotčeného spojení podniků má značný význam otázka zastupitelnosti mezi letišti. V tomto ohledu, pokud jde o letovou trať Londýn-Paříž, Komise zkoumá stav hospodářské soutěže na různých letištích, která přicházejí v úvahu. Poukazuje na to, že zatímco na pařížské straně provozují všechny společnosti své spoje výlučně z letiště Charles-de-Gaule, na londýnské straně jsou využívána různá letiště. British Airways provozuje trať Paříž-Londýn hlavně z letiště Heathrow, ale prostřednictvím Dan Air poskytuje tento spoj rovněž z letiště Gatwick. Hlavní soutěžitelé společností TAT EA a British Airways do Paříže z Gatwick nelétají.

19 Na základě tohoto přezkumu Komise konstatuje, že dotčené spojení nevede ke změnám podílu British Airways a TATEA na trhu, pokud jde o letovou trať Heathrow-Paříž, ale že na letové trati Gatwick-Paříž je jeho účinkem to, že účastníkům sporného spojení byl poskytnut podíl na trhu ve výši 98,6 %, a to 81,6 % pro Dan Air (British Airways) a 17 % pro TAT EA.

20 Celkově tedy, pokud jde o veškerou leteckou dopravu mezi Londýnem a Paříží, vede spojení k tomu, že skupina British Airways-TAT EA má podíl na trhu ve výši 52,2 %, přičemž British Airways má 49,5 % a TAT EA 2,7 %, zatímco jejich soutěžitelé jsou Air France s 32,9 %, British Midland s 9,4 %, Air UK s 3,7 %, Air Brymon s 1,1 % a kategorie „ostatní“ s 0,6 % trhu.

21 Pokud jde o letovou trať Londýn-Lyon, Komise poukazuje na to, že British Airways a Air France provozují tuto trať pouze z Heathrow, zatímco TAT EA poskytuje spoj do Lyonu pouze z Gatwick. Na žádné z těchto dvou letových tratí neexistují žádní další soutěžitelé. Dotčené spojení sice nevede k žádným důsledkům, pokud jde o

letovou trať Heathrow-Lyon, ale poskytuje skupině British Airways-TAT EA 100 % trhu z Gatwick. Celkově to znamená, že skupina má podíl 58,6 % na trhu (45,3 % pro British Airways a 13,3 % pro TAT EA), přičemž zbývajících 41,4 % má Air France.

22 Komise má za to, že existuje určitý stupeň zastupitelnosti mezi letišti Heathrow a Gatwick, ale že tato zastupitelnost nehraje nezbytně významnou roli, vzhledem k přetížení obou dotčených letišť.

23 Z toho vyvozuje (bod 23), že postavení, které British Airways spojením podniků získá, může narušit hospodářskou soutěž na dotčených tratích. Nedostatek letištních časů v Gatwick a Heathrow by mohl představovat překážku vstupu soutěžitelů, jež by případně měli zájem o dané letové tratě, na trh. Za účelem zohlednění této skutečnosti se účastníci spojení zavázali Komisi, že v případě potřeby postoupí určitý počet letištních časů společně, které mají zájem využívat dotčené letové tratě.

24 Na základě těchto úvah a závazků přijatých účastníky spojení došla Komise v bodě VII rozhodnutí k závěru, že dotčené spojení nevyvolává vážné pochybnosti o své slučitelnosti se společným trhem.

Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

25 Usnesením ze dne 15. července 1993 Soud prvního stupně (první senát) v projednávané věci povolil vedlejší účastenství Spojeného království a společností British Airways a TAT na podporu návrhových žádání žalované.

26 Po vyslechnutí zprávy soudce zpravodaje Soud (první senát) rozhodl o zahájení ústní části řízení bez předběžného dokazování.

27 Řeči účastníků řízení a jejich odpovědi na otázky položené Soudem byly vyslechnuty na jednání konaném dne 23. února 1994.

28 Žalobkyně navrhuje, aby Soud:

- zrušil rozhodnutí Komise ze dne 27. listopadu 1992 (IV/M. 259 — British Airways/TAT);
- uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

29 Komise navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

30 Spojené království navrhuje, aby Soud:

- zamítl žalobu;
- uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení včetně nákladů vzniklých vedlejšímu účastníku řízení.

31 Vedlejší účastník řízení společnost TAT navrhuje, aby Soud:

- odmítl žalobu jako nepřípustnou;
- podpůrně ji zamítl jako skutkově a právně neopodstatněnou;
- prohlásil žalobu za nepřiměřenou a zlovolnou ve smyslu čl. 87 odst. 3 jednacího řádu;

— uložil žalobkyni náhradu veškerých nákladů řízení, včetně nákladů vzniklých vedlejšímu účastníku řízení.

32

Vedlejší účastník řízení společnost British Airways navrhuje, aby Soud:

— odmítl žalobu jako nepřijatelnou nebo ji zamítl jako neopodstatněnou;

— uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení, včetně nákladů vzniklých vedlejšímu účastníku řízení.

Přípustnost

Stručný popis žalobních důvodů a argumentů účastníků řízení

33

Aniž by formálně vznesla námitku nepřijatelnosti, Komise vyjadřuje „své pochybnosti ohledně přípustnosti projednávané žaloby vzhledem k tomu, že žalobkyně neprokázala, že je osobně dotčena aktem, jehož zrušení požaduje“. Komise v tomto ohledu tvrdí, že vzhledem k tomu, že nařízení nestanoví žádný postup podávání stížnosti, lze podmínky, které uvedl Soudní dvůr v rozsudku ze dne 28. ledna 1986, Cofaz a další v. Komise (věc 169/84, Recueil 1986, s. 391), v kontextu čl. 93 odst. 2 Smlouvy o EHS, obdobně použít jako kritéria pro posouzení přípustnosti žaloby proti rozhodnutí o slučitelnosti se společným trhem přijatému podle nařízení.

34

Komise uznává, že žalobkyně předložila své připomínky k dotčenému spojení po sdělení, jež je stanoveno v čl. 4 odst. 3 nařízení, což je sice nezbytná, avšak nepostačující podmínka pro uznání přípustnosti její žaloby.

35

Dále uznává, že Air France je hlavním soutěžitelem podniku TAT. Podle Komise však Air France neuvedla, jak se dané spojení podstatným způsobem dotýká jejího postavení na relevantním trhu, jak to vyžaduje výše uvedená judikatura. Příkladem uvádí, že žalobkyně nedefinovala trhy, na kterých by nová entita mohla využít svého dominantního postavení na úkor Air France.

36

Spojené království se připojuje k názoru Komise, podle něhož je třeba, aby Soud v projednávané věci použil zásady definované ve výše uvedeném rozsudku Cofaz a další v. Komise, a rovněž má za to, že pravidla státní podpory poskytují vhodnou analogii k pravidlům stanoveným nařízením v oblasti spojování podniků.

37

Vedlejší účastník řízení, společnost TAT, se v zásadě též připojuje k argumentaci Komise. Pokud jde konkrétně o první kritérium určené k posouzení přípustnosti žaloby, tedy užitečnost zásahu do správního řízení, TAT dodává, že tato podmínka nebyla v projednávaném případě splněna. TAT tvrdí, že Air France pouze vyhověla výzvě k předložení připomínek obsažené ve zveřejnění skutečností ohledně oznámení podle článku 4 nařízení a že takové připomínky nepředstavují požadavek zahájení důkladného řízení nebo zákazu oznámeného spojení, jenž by byl Komisí odmítnut.

38

British Airways tvrdí, že Air France nemá právní zájem na podání žaloby ve smyslu čl. 173 druhého pododstavce Smlouvy o EHS, jak jej vyložil Soudní dvůr v ustálené judikatuře. Podle této společnosti Air France nevyložila opravdové úsilí, aby prokázala, v čem je její vlastní hospodářský nebo právní zájem dotčen opatřením, proti kterému brojí. Podle British Airways podala Air France svou žalobu jako pouhý soutěžitel, na konkrétních letových tratích dotčených spojením podniků i obecně ve Společenství.

39 Žalobkyně má zaprvé za to, že již svou pouhou účastí ve správním řízení byla již dostatečně individualizována, aby bylo rozhodnuto, že její žaloba je přípustná. Zadruhé má žalobkyně za to, že vzhledem k tomu, že působí ve stejném odvětví činnosti jako podniky, jež mají z rozhodnutí prospěch, bylo její soutěžní postavení dotčeným spojením nutně značně dotčeno z důvodu jeho spojovací povahy. Z těchto dvou skutečností vyplývá její osobní zájem ve smyslu článku 173 Smlouvy.

Závěry Soudu

40 Soud úvodem připomíná, že rozhodnutí, jež je určeno společností British Airways a TAT, není určeno žalobkyni. Z toho vyplývá, že žaloba je přípustná pouze tehdy, když se rozhodnutí žalobkyně bezprostředně a osobně dotýká ve smyslu čl. 173 čtvrtého pododstavce Smlouvy o ES, jež přejímá ustanovení čl. 173 druhého pododstavce Smlouvy o EHS.

41 V projednávaném případě je pro všechny účastníky řízení nesporné, že rozhodnutí se žalobkyně dotýká bezprostředně. Je tedy třeba posoudit, zda se jí uvedené rozhodnutí dotýká rovněž osobně.

42 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury „jiné subjekty než adresáti rozhodnutí mohou tvrdit, že jsou osobně dotčeny pouze tehdy, jsou-li tímto rozhodnutím zasaženy z důvodu určitých vlastností, které jsou pro ně zvláštní, nebo faktické situace, která je vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím je individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým je individualizován adresát takového rozhodnutí“ (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 15. července 1963, Plaumann v. Komise, věc 25/62, Recueil 1963, s. 197, a rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 28. října 1993, Zunis Holding a další v. Komise, věc T-83/92, Recueil 1993, s. II-1169).

43 Přísluší tedy Soudu, aby přezkoumal, zda je v projednávaném případě žalobkyně ve faktické situaci, která ji vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám.

44 V tomto ohledu Soud zaprvé konstatuje, že žalobkyně po sdělení stanoveném čl. 4 odst. 3 nařízení informovala Komisi prostřednictvím dopisů ze dnů 9., 10., 19. a 23. listopadu 1992 o svých kritických připomínkách podložených číselnými a statistickými údaji o dotčeném spojení a že Komise na tuto kritiku odpověděla dopisem ze dne 17. listopadu 1992 podepsaným členem Komise pověřeným otázkami hospodářské soutěže. Tato kritika se týkala jednak definice trhu, jež bylo podle žalobkyně třeba zohlednit při hodnocení účinků spojení podniků na trh, jednak účinků spojení podniků na postavení British Airways v hospodářské soutěži vůči ostatním hospodářským subjektům, zejména Air France. Žalobkyně tak v těchto dopisech v zásadě uplatnila tutéž kritiku, kterou předložila Soudu ve svých spisech. Z písemné odpovědi Komise ze dne 17. listopadu 1992 vyplývá, že člen Komise pověřený otázkami hospodářské soutěže dal útvarům Komise pokyn, aby pečlivě prostudovaly připomínky Air France „tak, aby tyto připomínky byly plně zohledněny v rámci posouzení slučitelnosti tohoto spojení podniků se společným trhem“.

45 Zadruhé je třeba konstatovat, že ze samotného znění napadeného rozhodnutí vyplývá, že stav hospodářské soutěže na obou trzích identifikovaných po sloučení podniků jako trhy dotčené hodnotila Komise zejména s přihlédnutím k situaci Air France. V bodě 17 rozhodnutí totiž Komise porovnává situaci společností British Airways, TAT a Air France v hospodářské soutěži na francouzských vnitrostátních letových tratích a dochází k závěru, že „zdaleka nejvýznamnější leteckou společností na tomto trhu je Air France ... s podílem 84,9 % celkového počtu cestujících...“.

V bodě 20 rozhodnutí, kde Komise zkoumá otázku zastupitelnosti mezi letišti, se situace společností British Airways, TAT a Air France zkoumá velmi podrobně. Stejně je tomu v bodě 21 rozhodnutí.

46 Ze spisu zatřetí vyplývá, že žalobkyně byla povinna, podle dohody uzavřené mezi ní, francouzskou vládou a Komisí dne 29. října 1990, zcela se vzdát své účasti ve společnosti TAT nejpozději do 30. června 1992 a že o čtyři měsíce později bylo Komisi oznámeno spojení mezi společnostmi TAT a British Airways.

47 Soud má za to, že tyto tři okolnosti postačují k charakterizaci situace, která žalobkyni vymezuje vzhledem ke všem ostatním osobám, a tím ji individualizuje způsobem obdobným tomu, jakým jsou individualizováni adresáti rozhodnutí.

48 Z toho vyplývá, že žaloba je přípustná.

Věc samá

49 Na podporu svých návrhů vnesla žalobkyně čtyři žalobní důvody.

- a) První žalobní důvod vychází z toho, že Komise porušila čl. 3 odst. 1, 2 a 3 nařízení tím, že nezohlednila skutečnou povahu daného spojení, jež nesprávně považovala za spojení, jímž se vytváří spojený společný podnik, namísto toho, aby připustila, že British Airways ve skutečnosti převzala nad společností TAT EA výlučnou kontrolu.
- b) Druhý žalobní důvod vychází z toho, že Komise porušila čl. 1 odst. 1 a 2, čl. 2 odst. 1 a 3 a čl. 8 odst. 2 a 3 nařízení tím, že nepřesně definovala relevantní trh, pokud jde o výrobky i pokud jde o zeměpisnou oblast.
- c) Třetí žalobní důvod vychází z toho, že Komise porušila článek 190 Smlouvy o EHS tím, že se při popisu relevantního trhu omezila na letové tratě, jež jsou přímo dotčeny daným spojením podniků.
- d) Čtvrtý žalobní důvod vychází z toho, že Komise porušila zásadu ochrany legitimního očekávání a článek 155 Smlouvy o EHS tím, že prohlásila dotčené spojení za slučitelné se společným trhem navzdory skutečnosti, že pokud by se o takovém spojení vědělo včas, znemožnilo by to uzavření dohody ze dne 29. října 1990 mezi žalobkyní, francouzskou vládou a Komisí.

První žalobní důvod vycházející z porušení čl. 3 odst. 1, 2 a 3 nařízení

1. Přípustnost žalobního důvodu

50 Komise má za to, že první žalobní důvod není přípustný, neboť žalobkyně neprokázala, s ohledem na zvláštní skutkové okolnosti projednávaného případu, jak byly popsány v bodě 12 rozhodnutí, v čem výlučná kontrola společnosti TAT EA společností British Airways v porovnání se společnou kontrolou ohrožuje oprávněné zájmy společnosti Air France tím, že se zásadním způsobem dotýká jejího postavení na relevantním trhu či trzích. Naopak, kdyby se mělo za to, že British Airways získala pouze společnou kontrolu s TAT, bylo by nutné spojení přezkoumat, pokud by se později přešlo k výlučné kontrole, tedy kdyby byla opce na odkup stanovená ve prospěch British Airways využita. Není vyloučeno, že by v rámci tohoto přezkumu a vzhledem k vývoji podmínek v letecké dopravě — odvětví, jež podle Komise prochází mnoha důležitými změnami — Komise došla k odlišnému závěru, pokud jde o slučitelnost spojení se společným trhem, nebo by považovala za nezbytné k tomu, aby je mohla prohlásit za slučitelné, připojit k rozhodnutí nové povinnosti.

Ve své duplice dochází k závěru, že „otázka, zda jeden podnik získá nad druhým podnikem kontrolu výlučnou, nebo společnou, není bez významu pro hodnocení dopadu, jaký bude takové získání kontroly mít na hospodářskou soutěž, podle článku 2 nařízení“.

51 Žalobkyně odpovídá, že dopad na hospodářskou soutěž v případě získání výlučné kontroly se liší od dopadu v případě získání společné kontroly. V prvním případě totiž hospodářský subjekt zmizí z trhu, a tím posílí na tomto trhu postavení podniku, jenž získal výlučnou kontrolu. Z toho podle žalobkyně vyplývá, že hodnocení slučitelnosti spojení se společným trhem Komisí musí záviset zejména na tom, zda má získaná kontrola povahu výlučnou, nebo společnou.

52 Soud konstatuje, že z vyjádření Komise jasně vyplývá, že ona sama má za to, že otázka, zda je TAT EA kontrolována výlučně společností British Airways, nebo společně společnostmi British Airways a TAT, „není bez významu“ pro hodnocení dotčeného spojení s ohledem na článek 2 nařízení. Komise totiž ve své duplice uvádí, že přechod společnosti British Airways od společné kontroly k výlučné kontrole nad společností TAT EA by musel být oznámen a jejími útvary přezkoumán, což by podle Komise mohlo vést k odlišnému závěru, pokud jde o slučitelnost uvedeného spojení se společným trhem.

53 Z toho vyplývá, že podle této logiky je nesporné, že žalobkyně má zájem na tom, aby Soudu předložila k přezkumu hodnocení Komise ohledně společné, nebo výlučné, povahy kontroly získané společností British Airways nad společností TAT EA, a že žalobní důvod je tedy přípustný.

2. Základ žalobního důvodu

54 Žalobní důvod se dělí na dvě části, přičemž první vychází z toho, že Komise nezohlednila skutečnou povahu dotčeného spojení, a druhá z toho, že Komise chybně zhodnotila opci na odkup poskytnutou British Airways dohodou akcionářů.

a) První část žalobního důvodu

— Stručný popis argumentů účastníků řízení

55 Žalobkyně tvrdí, že otázka, zda se jedná o získání výlučné, nebo společné, kontroly podniku, je faktická otázka, kterou je třeba posoudit ve světle hospodářských cílů podniku, jenž kontrolu získal. Rozsah získaných podílů, systém hlasování a existence „business plan“ jsou pouze finančními a právními aspekty, které samy o sobě neumožňují na tuto otázku odpovědět.

56 Podle žalobkyně ze zjištění uvedených v samotném rozhodnutí jasně vyplývá, že skutečným cílem dotčeného spojení je začlenit vnitrostátní i mezinárodní činnost podniku TAT EA do organizace a struktury British Airways. Komise však opomněla přezkoumat realitu, která je základem. Nezohlednila tak obsah „business plan“, přestože tento obsah je podle žalobkyně takový, že nelze než konstatovat, že útvar, jenž má právní formu společného podniku, je pouhou clonou, za níž se ve skutečnosti ukrývá pohlcení, kterým se společností British Airways uděluje výlučná kontrola.

57 Žalobkyně z toho vyvozuje závěr, že při rozhodnutí, že dotčené spojení vedlo k vytvoření společného podniku ve smyslu čl. 3 odst. 2 nařízení, a nikoli k získání společností TAT EA společností British Airways, jež má výlučnou kontrolu, ve smyslu čl. 3 odst. 1, Komise vzala v úvahu pouze právní hlediska, aniž by ze svých

vlastních zjištění hospodářské povahy vyvodila logické závěry, čímž porušila ustanovení čl. 3 odst. 1 až 3 nařízení.

58 Komise popírá, že porušila článek 3 nařízení tím, že dospěla k závěru, že British Airways a TAT získaly společnou kontrolu nad TAT EA, a zdůrazňuje, že v tomto ohledu přihlédla nejen k právním a finančním aspektům, ale také, a především, k povaze rozhodování, jež vždy vyžaduje dohodu obou zakládajících podniků, zejména obsah „business plan“ společného podniku. Uvádí totiž, že „business plan“ se týká řady záležitostí, jako jsou letové tratě, na nichž bude společná dceřiná společnost provozovat spoje, letadla, letové řady, strategie týkající se mezinárodních tratí atd., které jsou svou povahou úzce spojeny s obchodní strategií TAT EA.

59 Spojené království má za to, že Komise dospěla ke správnému závěru, že TAT EA je společně kontrolována společnostmi British Airways a TAT, a že v každém případě, i když je argumentace Komise v tomto bodě nesprávná, nezpochybnila tím výrok rozhodnutí prohlašující oznámené spojení za slučitelné se společným trhem.

60 Podle společnosti TAT, vedlejšího účastníka řízení, skutečnosti projednávaného případu jasně ukazují, že British Airways nemůže být v žádném případě považována za společnost, jež má výlučnou kontrolu nad společným podnikem TAT EA, z právního ani faktického hlediska. Z právního hlediska TAT kontroluje všechna důležitá rozhodnutí týkající se činnosti TAT EA, dokud British Airways nevyužije opci na odkup.

61 Vedlejší účastník řízení společnost British Airways tvrdí, že je zřejmé, že nemá výlučnou kontrolu nad TAT EA, jelikož TAT si ponechala většinu akcií, jmenuje většinu členů představenstva TAT EA a její zástupci zastávají funkce předsedy a generálního ředitele společnosti TAT EA.

— Závěry Soudu

62 Úvodem je třeba připomenout, že podle čl. 3 odst. 3 nařízení „pro účely tohoto nařízení se kontrola skládá z práv, smluv nebo jiných prostředků, které jednotlivě nebo společně a s ohledem na dané skutečnosti nebo právní předpisy poskytují možnost rozhodujícího vlivu v určitém podniku“.

63 S ohledem na skutkové a právní okolnosti projednávaného případu má Soud za to, že Komise správně došla k závěru o existenci společné kontroly vykonávané účastníky spojení společnostmi British Airways a TAT nad společným podnikem vytvořeným dotčeným spojením.

64 Z rozhodnutí totiž zejména vyplývá jednak to, že TAT si v současné době ponechává 50,1 % kapitálu společnosti TAT EA, jednak to, že důležitá rozhodnutí může správní rada TAT EA přijmout pouze v případě, že alespoň jeden ze členů jmenovaných TAT a jeden ze členů jmenovaných British Airways hlasují pro návrh.

65 S ohledem na tato zjištění, a přestože má British Airways podstatný vliv, který se bude dokonce zvyšovat, Komise došla ke správnému závěru, že existuje společná kontrola. „Business plan“, jenž obsahuje klíčová rozhodnutí o postupech společného podniku, byl totiž přijat společně společnostmi British Airways a TAT a nemůže být pozměněn bez souhlasu společnosti TAT, jež je většinovým akcionářem TAT EA a má většinu hlasů v její správní radě i místa předsedy a generálního ředitele. Z tohoto pohledu nemůže být existence dohody o zastoupení a systému „code-sharing“ mezi TAT EA a British Airways v rozporu s tím, že British Airways kontroluje TAT EA společně s TAT, neboť takové dohody nikterak nepozměňují rozdělení pravomocí při

řízení TAT EA, a tedy způsob kontroly tohoto podniku, ani jeho právní postavení. Takové dohody jsou totiž výsledkem vyjednávání mezi účastníky a mohou být uzavřeny pouze se svolením hospodářského vedení TAT EA podle statutárních pravidel tohoto podniku, jak byla analyzována výše.

66 Z toho vyplývá, že první část žalobního důvodu musí být zamítnuta.

b) Druhá část žalobního důvodu

— Stručný popis argumentů účastníků řízení

67 Žalobkyně poukazuje na to, že datum uplynutí lhůty, během níž British Airways může využít opce na odkup zbývajícího kapitálu TAT EA, se shoduje s datem vstupu v platnost pravidel Společenství o volném pohybu kabotážních služeb v platnost, tj. s dnem 1. dubna 1997. Tato shoda není nijak nahodilá a ve skutečnosti odstraňuje nejistotu, pokud jde o využití opce společností British Airways. Tím, že Komise nezohlednila tuto skutečnost, porušila ustanovení článku 3 nařízení.

68 Komise odpovídá, že se při přezkumu slučitelnosti spojení se společným trhem musí opírat nikoli o víceméně hypotetické skutečnosti, jako je případné využití opce na odkup v budoucnosti, nýbrž výhradně o skutkové a právní okolnosti existující v okamžiku oznámení. Shoda dat, na kterou poukazuje žalobkyně, nemůže tuto analýzu změnit.

69 Vedlejší účastník řízení společnost TAT uvádí jednak to, že služby poskytované společností TAT EA v letecké dopravě nelze v žádném případě nazývat kabotáží, jednak to, že koupě podílu v podniku usazeném v jiném členském státě společností British Airways představuje pouze výkon její svobody usazování.

— Závěry Soudu

70 Jak tvrdí žalovaná, posouzení slučitelnosti spojení se společným trhem Komisí musí být učiněno výhradně na základě skutkových a právních okolností existujících v okamžiku oznámení tohoto spojení, a nikoli na základě hypotetických skutečností, jejichž hospodářský dopad nemůže být v okamžiku přijetí rozhodnutí posouzen.

71 V projednávaném případě vyplývá ze spisu, že využití opce na odkup, jež je společností British Airways poskytnuto, má hypotetickou povahu jednak v tom smyslu, že je nesporné, že British Airways ke dni, kdy bylo přijato rozhodnutí, této opce nevyužila, jednak v tom smyslu, že žalobkyně neprokázala, že British Airways měla k tomuto dni či napříště má úmysl této opce využít.

72 Za těchto okolností Komise právem nezohlednila tuto potenciální transakci za účelem hodnocení spojení, jež jí bylo předloženo. Z toho vyplývá, že druhá část žalobního důvodu musí být zamítnuta.

Druhý žalobní důvod vycházející z porušení článků 1, 2 a 8 nařízení

Stručný popis argumentů účastníků řízení

73 Žalobkyně má za to, že definice relevantního trhu přijatá Komisí v bodech 19 až 22 rozhodnutí, podle níž jsou dvěma relevantními trhy tratě Paříž-Londýn a Lyon-Londýn, je velmi neúplná, a tudíž chybná, jelikož neodpovídá hospodářské skutečnosti. Vytýká Komisi, že nezohlednila hospodářskou skutečnost evropské sítě British Airways. Tato skutečnost by vyžadovala, aby Komise za relevantní trh

považovala trh mezinárodní letecké dopravy poskytované kdekoli na území společného trhu mezi různými členskými státy. Pokud by Komise postupovala tímto způsobem, zjistila by jednak to, že dotčené spojení podniků umožňuje společnosti British Airways nalákat prostřednictvím TAT EA francouzské zákazníky do Londýna, aby mohli využívat jejích mezinárodních leteckých spojů odtamtud, jednak to, že díky tomuto spojení podniků British Airways vlastní nebo kontroluje čtyři ze sedmi dopravců zajišťujících spojení Londýn-Paříž a že je jedinou společností, která přímo či nepřímo využívá k odletům všech londýnských letišť.

74 Žalobkyně krom toho vytýká Komisi, že nechala bez povšimnutí skutečnost, že čl. 3 odst. 2 nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství (Úř. věst. 1992, L 240, s. 8) stanoví, že ode dne 1. dubna 1997 jsou všechny členské státy povinny povolit leteckým dopravcům, kterým vydal licenci jiný členský stát, kabotáž na svém vlastním území. Žalobkyně poukazuje na to, že ode dne 1. dubna 1997 bude tedy British Airways díky dotčenému spojení moci pod svým jménem nebo pod jménem TAT EA vyvíjet činnost na francouzském území z Paříže a Lyonu, což měla Komise zohlednit.

75 Žalobkyně dochází k závěru, že posouzením účinků dotčeného spojení podniků výlučně na dvě letová spojení, jež jsou tímto spojením přímo dotčená, Komise nesprávně zhodnotila slučitelnost spojení se společným trhem. Dodává, že vzhledem k tomu, že prokázala, že Komise nesprávně definovala relevantní trh, nemůže jí být vytýkáno, že neprokázala ani se nesnažila prokázat, že dotčené spojení vytváří nebo posiluje dominantní postavení na trhu.

76 Komise odpovídá, že vymezení relevantního trhu, jež učinila ve svém rozhodnutí, je v souladu s judikaturou Soudního dvora (rozsudek ze dne 11. dubna 1989, Ahmed Saeed Flugreisen a Silver Line Reisebüro, věc 66/86, Recueil 1989, s. 803) i s její vlastní praxí. Dodává, že rovněž zohlednila, jak požadovala žalobkyně, účinky spojení podniků na obecnější úrovni na hospodářskou soutěž mezi leteckými dopravci celoevropského významu, a zejména dopad integrace TAT EA do sítě British Airways na budoucí hospodářskou soutěž mezi těmito významnými dopravci na této obecnější úrovni.

77 Spojené království a vedlejší účastníci řízení společnosti TAT a British Airways se připojují k názorům Komise, pokud jde o definici relevantního trhu. Spojené království má za to, že nebylo prokázáno, že by spojení vedlo na některém z relevantních trhů k vytvoření či k posílení dominantního postavení, v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž. Má tedy za to, že žádné jiné rozhodnutí, než bylo přijato, neodůvodňoval žádný právní základ. TAT poznamenává, že rozšířením definice trhu docílila Air France toho, že se získání dominantního postavení British Airways na takto definovaném trhu zdá méně pravděpodobným. Má tedy za to, že kdyby byla přijata definice trhu navrhovaná žalobkyní, bylo by tím spíše třeba dotčené spojení povolit. Nakonec British Airways ještě uvádí, že tak široká definice trhu, jak ji navrhuje žalobkyně, je nepřiměřená z důvodu rozmanitosti a roztržitosti služeb, jež mají být zohledněny.

Závěry Soudu

78 Je třeba připomenout, že podle čl. 2 odst. 2 nařízení „spojení, která nevytvářejí ani neposilují dominantní postavení, v jehož důsledku by byla významně narušena účinná hospodářská soutěž na společném trhu nebo na jeho podstatné části, se

prohlásí za slučitelná se společným trhem“. Naopak podle čl. 2 odst. 3 se spojení podniků, která takové postavení vytvářejí nebo posilují, prohlásí za neslučitelná se společným trhem.

79 Z těchto ustanovení vyplývá, že Komise je povinna prohlásit spojení podniků za slučitelné se společným trhem, pokud jsou splněny dvě podmínky, přičemž první podmínkou je to, že dotčené spojení nevytváří ani neposiluje dominantní postavení, a druhou podmínkou je to, že hospodářská soutěž na společném trhu není vytvořením nebo posílením takového postavení významně narušena. Pokud nedojde k vytvoření nebo posílení dominantního postavení, musí být tedy spojení povoleno, aniž by bylo nutné zkoumat účinky tohoto spojení na účinnou hospodářskou soutěž.

80 Za účelem posouzení, zda je v konkrétním případě první podmínka splněna, přísluší Komisi, aby nejprve definovala relevantní trh (viz obdobně rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 12. prosince 1991, Hilti v. Komise, věc T-30/89, Recueil 1991, s. II-1439, bod 69, a v rámci kasačního opravného prostředku rozsudek Soudního dvora ze dne 2. března 1994, Hilti v. Komise, věc C-53/92 P, Recueil 1994, s. I-667).

81 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v projednávaném případě Komise definovala v bodě 19 rozhodnutí relevantní trh jako každou „dvojici měst“ tvořenou místem odletu a místem přiletu letových tratí, které považovala za přímo dotčené dotčeným spojením podniků, a že v bodě 26 rozhodnutí došla k závěru, že uvedené spojení nevytváří ani neposiluje dominantní postavení, v jehož důsledku by byla narušena účinná hospodářská soutěž.

82 Vzhledem k tomu, že žalobkyně jednak uváděla, že v zásadě nezpochybňuje opodstatněnost definice přijaté Komisí, jednak však uváděla, že tuto definici považuje za velmi neúplnou, a tudíž chybnou, přísluší Soudu, aby definici relevantního trhu přijatou Komisí ověřil.

83 V tomto ohledu má Soud za to, že definice trhu, kterou přijala Komise, je správná, a to jak z hlediska výrobku, tak ze zeměpisného hlediska.

84 Přijatá definice trhu je totiž v souladu se zásadami uvedenými Soudním dvorem ve výše uvedeném rozsudku Ahmed Saeed Flugreisen a Silver Line Reisebüro v tom smyslu, že Komise v bodech 17 až 21 rozhodnutí zkoumala dvě letové tratě, na kterých existovalo překrývání spojů nabízených účastníky spojení podniků, totiž Paříž-Londýn a Lyon-Londýn, a jejich případnou vzájemnou zastupitelnost s jinými tratěmi a došla k přesvědčivému závěru, že zaprvé zastupitelnost mezi těmito dvěma letovými tratěmi a jinými letovými tratěmi neexistuje a zadruhé existuje velmi malá zastupitelnost mezi těmito dvěma letovými tratěmi navzájem.

85 Soud krom toho konstatuje, že z bodů 17 až 19 rozhodnutí vyplývá, byť jen krátce a souhrnně, že se Komise neomezila na zkoumání účinků plánovaného spojení podniků pouze na dvě letové tratě přímo dotčené plánovaným spojením, ale zhodnotila rovněž jeho účinky na obecnější úrovni, pokud jde zaprvé o mezinárodní spoje z Francie (bod 17) a zadruhé o účinky na rozsáhlou síť nebo síť velkého objemu (bod 19). Z toho vyplývá, že žalobní důvod žalobkyně vůči Komisi v tomto bodu není skutkově podložený, a Soud jej proto nemůže přijmout.

86 V každém případě je třeba ve shodě se Spojeným královstvím uvést, že žalobkyně ve svých vyjádřeních před Soudem ani implicitně netvrdila, že se Komise dopustila nesprávného posouzení skutkového stavu, když shledala, že dotčené spojení podniků nevytvořilo ani neposílilo dominantní postavení na trzích považovaných Komisí za relevantní, ani netvrdila, že by takové postavení bylo vytvořeno nebo posíleno na

trhu, jaký měl být podle ní definován. Za těchto okolností nemůže žalobkyně zpochybnit legalitu rozhodnutí Komise prohlásit spojení za slučitelné se společným trhem.

87 Tento výsledek není nikterak vyvrácen argumenty předloženými žalobkyní ve druhé a třetí části žalobního důvodu. Jak totiž uvedla Komise v bodě 17 rozhodnutí, i kdyby dotčené spojení podniků umožňovalo společnosti British Airways nalákat francouzské zákazníky k jejím mezinárodním leteckým dopravním spojům odlétajícím ze Spojeného království, a i kdyby British Airways kontrolovala čtyři ze sedmi dopravců zajišťujících spojení Londýn-Paříž, a dokonce i za předpokladu, že British Airways bude moci díky uvedenému spojení od 1. dubna 1997 vyvíjet na francouzském území činnost snáze než jiné nefrancouzské letecké společnosti, nic to nemění na tom, že žalobkyně neprokázala, jak by takové okolnosti měly přivést Komisi k tomu, aby dotčené spojení zakázala, pokud nedošlo k vytvoření či posílení dominantního postavení na jakémkoli trhu.

88 Z toho vyplývá, že žalobní důvod musí být zamítnut.

Třetí žalobní důvod vycházející z porušení článku 190 Smlouvy

Stručný popis argumentů účastníků řízení

89 Žalobkyně tvrdí, že Komise, jež byla žalobkyní konfrontována se dvěma odlišnými a nezbytně navzájem se doplňujícími definicemi výrobního trhu a zeměpisného trhu, dotčených sporným spojením podniků, porušila článek 190 Smlouvy tím, že neuvedla důvody, jež ji vedly k tomu, že založila napadené rozhodnutí pouze na jedné z těchto dvou definic.

90 Komise připomíná, že podle ustálené judikatury Soudního dvora není povinna odůvodnit zamítnutí žalobních důvodů předložených účastníky správního řízení, tím spíše ani zamítnutí žalobních důvodů předložených třetími osobami. Navíc do své definice zahrнула nejen skutečnosti týkající se zejména existence evropských sítí a podmínek obvyklých na letištích, ale poskytla také nezbytné údaje k odůvodnění toho, že podrobně nezohlednila účinky spojení podniků na síť společnosti British Airways.

91 V rozsahu, v němž se vedlejší účastníci řízení vyjadřují k tomuto bodu, se připojují k argumentaci Komise.

Závěry Soudu

92 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora a Soudu prvního stupně je Komise sice na základě článku 190 Smlouvy povinna odůvodnit svá rozhodnutí uvedením skutkových a právních okolností, na nichž závisí právní odůvodnění opatření, a úvah, které ji vedly k přijetí jejího rozhodnutí, nepožaduje se však, aby projednávala všechny skutkové a právní otázky vznesené každým zúčastněným během správního řízení (viz například rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 17. prosince 1991, DSM v. Komise, věc T-8/89, Recueil 1991, s. II-1833, bod 257).

93 Soud má za to, že v projednávaném případě z odůvodnění rozhodnutí jasně vyplývají skutkové a právní okolnosti i další úvahy, jež vedly Komisi k přijetí napadeného rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že Komise nebyla povinna odůvodnit své zamítnutí širší definice trhu navrhané společností Air France, jež byla ve věci třetí osobou, nelze mít za to, že v tomto bodě nesplnila svou povinnost uvést odůvodnění.

94 Soud navíc připomíná, že jak již konstatoval výše (bod 85), Komise ve skutečnosti
v rozhodnutí zohlednila nejen dvě letové tratě přímo dotčené spojením podniků, ale
95 zhodnotila rovněž účinky plánovaného spojení podniků na obecnější úrovni.

Z toho vyplývá, že žalobní důvod musí být zamítnut.

Čtvrtý žalobní důvod vycházející z porušení legitimního očekávání

Stručný popis argumentů účastníků řízení

96 V rámci tohoto žalobního důvodu žalobkyně vysvětluje, že dne 29. října 1990, po
svém spojení s dalšími francouzskými leteckými společnostmi — UTA a Air Inter —
uzavřela s Komisí a francouzskou vládou dohodu, jež jí ukládala povinnost nebýt
nadále zapojena v rozhodovacích orgánech společnosti TAT, jejímž akcionářem
tehdy byla, a nejpozději do 30. června 1992 se zcela vzdát své účasti v uvedené
společnosti. Jediným účelem této povinnosti vzdát se účasti bylo zajistit na
francouzském vnitrostátním trhu letecké dopravy přítomnost konkurenčního podniku
nezávislého na žalobkyni.

97 Žalobkyně uvádí, že se nejen nikdy neuvažovalo o tom, že by ji zahraniční
společnost srovnatelné velikosti, tedy British Airways, mohla nahradit jakožto
akcionář mající společnou nebo výlučnou kontrolu nad společností TAT EA, ale že
by taková možnost také znemožnila uzavření dohody. Dodává, že během
přípravných jednání ani při samotném uzavření dohody dne 29. října 1990 se Komise
nezmínila o tom, že považovala za případající v úvahu, ba slučitelné se společným
trhem, aby byla žalobkyně ve společnosti TAT nahrazena konkurenční zahraniční
společností stejné velikosti. Sporné rozhodnutí je tedy v rozporu s dotčenou
dohodou.

98 Žalobkyně z toho vyvozuje závěr, že Komise tím, že prohlásila spojení mezi
společnostmi British Airways a TAT EA za slučitelné se společným trhem, nesplnila,
přínejmenším pokud jde o vnitrostátní činnost TAT EA, svou povinnost chránit
legitimní očekávání žalobkyně, a porušila tak obecnou zásadu Společenství týkající
se ochrany legitimního očekávání a článek 155 Smlouvy, jež mají přednost před
ustanoveními nařízení.

99 Komise proti tomuto tvrzení namítá, že kontrola získaná společností British Airways
nad společností TAT EA, jež zdaleka neporušuje literu ani ducha dohody ze dne
29. října 1990, pouze posiluje možnost zvýšené hospodářské soutěže na
francouzském vnitrostátním trhu díky potvrzení společnosti TAT EA jako
„konkurenčního podniku nezávislého na Air France“, což byl jediný zájem Komise
v okamžiku uzavření dohody. Skutečnost, že se o takové možnosti, kterou ostatně
nemohla Komise předvídat, během diskuzí předcházejících uzavření uvedené dohody
neuvažovalo, nemůže podle Komise zakládat její povinnost zakázat — navíc
v rozporu se základními zásadami Společenství včetně zásady svobody usazování —
spojení podniků, jež je slučitelné s pravidly hospodářské soutěže na společném trhu.

100 Spojené království tvrdí, že tento žalobní důvod je „z hlediska základních zásad
mylný“. Krom toho má za to, že neexistuje žádná neslučitelnost mezi dotčenou
dohodou a rozhodnutím, a tudíž ani porušení legitimního očekávání.

101 Oba další vedlejší účastníci řízení se připojují k argumentaci Komise a Spojeného
království.

Závěry Soudu

102 Je třeba připomenout, že v důsledku hierarchie právních aktů Společenství, jak je stanovena ve Smlouvě a jak byla zakotvena v judikatuře Společenství, nemůže být obecně závazný akt implicitně pozměněn individuálním rozhodnutím (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. března 1993, CIRFS a další v. Komise, věc C-313/90, Recueil 1993, s. I-1125, bod 44). Z toho vyplývá, že orgán Společenství nemůže být nucen na základě zásady ochrany legitimního očekávání používat právní úpravu Společenství *contra legem*.

103 Soud konstatuje, že v projednávané věci ze spisu v každém případě vyplývá, že dohoda uzavřená dne 29. října 1990 mezi francouzskou vládou, společností Air France a Komisí obsahuje pouze závazky, s nimiž souhlasily první dvě smluvní strany, přičemž Komise žádný závazek nepřijala. Ze samotného znění uvedené dohody ani z žádné další skutečnosti uplatňované před Soudem tedy nikterak nevyplývá, že by se Komise byla zavázala neprohlásit spojení společnosti TAT a konkurenční společnosti stejné velikosti jako Air France za slučitelné se společným trhem. Žalobkyně tudíž neprokázala právně dostačujícím způsobem, že by bylo u ní vytvořeno jakékoli legitimní očekávání.

104 Z toho vyplývá, že žalobní důvod musí být zamítnut.

105 Z výše uvedeného vyplývá, že žaloba musí být zamítnuta.

K nákladům řízení

106 Podle čl. 87 odst. 4 jednacího řádu se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval. Vzhledem k tomu, že žalovaná a vedlejší účastníci řízení požadovali náhradu nákladů řízení a žalobkyně neměla ve věci úspěch, je důvodné posleďně jmenované uložit náhradu nákladů řízení, včetně nákladů vynaložených žalovanou a vedlejšími účastníky řízení, společnostmi TAT a British Airways. Vzhledem k tomu, že žalobkyně ponese vlastní náklady řízení a ukládá se jí rovněž náhrada nákladů žalované a vedlejších účastníků řízení společností TAT a British Airways, stal se požadavek vedlejšího účastníka řízení společnosti TAT, aby Soud použil čl. 87 odst. 3 jednacího řádu, jenž se týká náhrady nákladů způsobených bezdůvodně nebo zlovolně, bezpředmětným.

107 Podle čl. 87 odst. 4 jednacího řádu členské státy, které vstoupily do řízení jako vedlejší účastníci, nesou vlastní náklady. Spojené království ponese tedy vlastní náklady.

Z těchto důvodů

SOUD PRVNÍHO STUPNĚ (první senát)

rozhodl takto:

- 1) **Žaloba se zamítá.**
- 2) **Žalobkyně ponese vlastní náklady řízení a ukládá se jí rovněž náhrada nákladů žalované a vedlejších účastníků řízení, společností TAT a British Airways.**
- 3) **Spojené království ponese vlastní náklady.**