

URTEIL DES GERICHTS (Dritte Kammer)

18. Juli 2005 \*

In der Rechtssache T-241/01

**Scandinavian Airlines System AB** mit Sitz in Stockholm (Schweden), Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt M. Kofmann, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Klägerin,

gegen

**Kommission der Europäischen Gemeinschaften**, vertreten durch P. Oliver und W. Wils als Bevollmächtigte, Zustellungsanschrift in Luxemburg,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung von Artikel 2 der Entscheidung 2001/716/EG vom 18. Juli 2001 in einem Verfahren nach Artikel 81 EG-Vertrag und Artikel 53 des EWR-Abkommen (Sache COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air und Sache COMP. D.2 37.386 — Sun-Air/SAS und Maersk Air) (ABl. L 265, S. 15), soweit darin die gegen die Klägerin verhängte Geldbuße auf 39 375 000 Euro festgesetzt wird, hilfsweise Herabsetzung dieser Geldbuße,

\* Verfahrenssprache: Englisch.

erlässt

DAS GERICHT ERSTER INSTANZ DER  
EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten J. Azizi sowie der Richter M. Jaeger und  
F. Dehousse,

Kanzler: H. Jung,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom  
24. Juni 2004

folgendes

**Urteil**

**Rechtlicher Rahmen**

- <sup>1</sup> Gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (ABl. L 374, S. 1), die zur Zeit der maßgebenden Ereignisse in Kraft war (im Folgenden: Verordnung), kann die Kommission, wenn

sie eine Zuwiderhandlung gegen Artikel 81 Absatz 1 des Vertrages feststellt, von den beteiligten Unternehmen durch Entscheidung verlangen, die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen.

- 2 Gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung kann die Kommission gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung Geldbußen in Höhe von 1 000 Euro bis 1 Million Euro oder über diesen Betrag hinaus bis zu 10 % des von dem einzelnen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen im letzten Geschäftsjahr erzielten Umsatzes festsetzen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig gegen Artikel 81 Absatz 1 des Vertrages verstoßen. Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist neben der Schwere des Verstoßes auch die Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen.
- 3 In einer im Amtsblatt veröffentlichten Mitteilung (ABl. L 1998, C 9, S. 3) hat die Kommission Leitlinien für das Verfahren zur Festsetzung von Geldbußen aufgestellt, die gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln [81] und [82] des Vertrages (ABl. 1962, Nr. 13, S. 204), und gemäß Artikel 65 Absatz 5 EGKS-Vertrag festgesetzt werden (im Folgenden: Leitlinien).
- 4 In ihrer Mitteilung vom 18. Juli 1996 über die Nichtfestsetzung oder die niedrigere Festsetzung von Geldbußen in Kartellsachen (ABl. C 207, S. 4) (im Folgenden: Mitteilung über die Zusammenarbeit) hat die Kommission die Voraussetzungen konkretisiert, unter denen bei Unternehmen, die während ihrer Untersuchung mit ihr zusammenarbeiten, von einer Geldbuße abgesehen oder die Geldbuße niedriger festgesetzt werden kann.

## **Sachverhalt**

- 5 Die Scandinavian Airlines System AB (im Folgenden: SAS oder Klägerin), die bedeutendste Luftfahrtgesellschaft Skandinaviens, ist ein Konsortium im Besitz der

Scandinavian Airlines System Sverige AB, der Scandinavian Airlines System Danmark A/S und der Scandinavian Airlines System Norge ASA. Jedes der drei Unternehmen befindet sich zu 50 % in staatlichem und zu 50 % in privatem Besitz. SAS gehört der Star Alliance an und fliegt 105 Linienflugziele an (40 in Skandinavien, 56 im übrigen Europa und neun außerhalb Europas). Nach ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 2000 betrug ihr Umsatz 4 917 Mio. Euro.

- 6 Die Maersk Air A/S ist ein dänisches Luftfahrtunternehmen der A.P. Møller-Gruppe, das auch in anderen Bereichen, z. B. in der Schifffahrt oder in der Erdöl-/Erdgasindustrie, tätig ist. Die A.P. Møller-Gruppe kontrolliert auch das englische Unternehmen Maersk Air Ltd, UK. Die Maersk Air A/S und die Maersk Air Ltd, UK bilden zusammen die Maersk-Air-Gruppe, deren Umsatz im Jahr 2000 458,6 Mio. Euro betrug. Die Maersk Air A/S (im Folgenden: Maersk Air) betreibt vier dänische Inlandsstrecken und 15 internationale Linienstrecken von und nach Kopenhagen und Billund.
- 7 Mit Schreiben vom 8. März 1999 meldeten SAS und Maersk Air bei der Kommission eine Kooperationsvereinbarung vom 8. Oktober 1998 und fünf Zusatzvereinbarungen an, um ein Negativattest gemäß Artikel 3 Absatz 2 und/oder eine Freistellung gemäß Artikel 5 der Verordnung zu erhalten.
- 8 Die am 28. März 1999 in Kraft getretene Kooperationsvereinbarung umfasst zwei hauptsächliche Regelungen:
  - a) Code-Sharing für Flüge auf einer Reihe von Strecken, die von Maersk-Air betrieben werden (vier Inlands- und neun Auslandsrouten), so dass SAS Plätze in den betreffenden Flügen buchen kann;

- b) eine Beteiligung an Vielfliegerprogrammen, so dass Maersk-Air-Passagiere Punkte im Vielfliegerprogramm von SAS (das die Bezeichnung „EuroBonus“ trägt) erhalten und umgekehrt EuroBonus-Mitglieder ihre Punkte mit Maersk-Air-Flügen einlösen können. Die Zusammenarbeit im Vielfliegerbereich umfasst das gesamte Streckennetz von Maersk Air.
- 9 Die fünf Ergänzungsvereinbarungen regeln die notwendigen technischen und finanziellen Einzelheiten für die Durchführung der beiden Regelungen der Hauptvereinbarung.
- 10 Am 23. November 1998 reichte eine kleine dänische Fluggesellschaft, die Sun-Air of Scandinavia A/S, bei der Kommission gegen die Kooperation von SAS und Maersk Air eine Beschwerde ein, die am 7. Januar 1999 in das Register eingetragen wurde.
- 11 Im Verlauf der Beweiserhebung stellte die Kommission fest, dass die Anmeldung die zwischen den beiden Gesellschaften geschlossenen Vereinbarungen nur teilweise wiedergab. Nach ihren Feststellungen fiel das Inkrafttreten der Kooperationsvereinbarung mit dem Rückzug von Maersk Air von der Flugstrecke Kopenhagen–Stockholm zusammen, auf der diese bis dahin mit SAS im Wettbewerb gestanden hatte. Außerdem ergab sich, dass SAS ihren Flugbetrieb auf der Route Kopenhagen–Venedig einstellte, während Maersk Air diese Flugverbindung aufnahm. Schließlich blieb Maersk Air, da sich SAS von der Strecke Billund–Frankfurt zurückgezogen hatte, als einzige Fluggesellschaft auf dieser Strecke übrig. Diese Einstellungen und Aufnahmen von Flugverbindungen waren bei der Kommission nicht angemeldet worden.
- 12 Mit Entscheidung vom 9. Juni 2000 ordnete die Kommission bei SAS, Maersk Air und der A.P. Møller-Gruppe eine Nachprüfung gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 und Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung an.

- 13 Die bei der Nachprüfung vom 15. und 16. Juni 2000 erlangten Unterlagen bestätigten, dass die Vereinbarung zwischen SAS und Maersk Air breiter angelegt war, als die Parteien der Kommission mitgeteilt hatten. Aus den Unterlagen ergab sich nämlich, dass sich SAS nach einer bei der Kommission nicht angemeldeten Vereinbarung verpflichtet hatte, keine Strecken von Maersk Air ab Jütland zu befliegen, während Maersk Air versprochen hatte, nicht den Flugbetrieb auf Strecken ab Kopenhagen aufzunehmen, die SAS betrieb oder zu betreiben wünschte, und Maersk Air sich vom Flugbetrieb auf der Strecke Kopenhagen–Stockholm ebenso zurückziehen werde wie SAS von den Strecken Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt, womit jede Gesellschaft es der anderen überließ, die Strecke ausschließlich zu betreiben.
- 14 Am 22. Juni 2000 übermittelte Maersk Air der Kommission von sich aus weitere Informationen, die in der Wohnung eines ihrer ehemaligen Mitarbeiter aufbewahrt worden waren.
- 15 Auf ein Auskunftersuchen der Kommission vom 1. August 2000 übersandte SAS ihr mit Schreiben vom 24. August 2000 einen Ordner mit der Aufschrift „private Akten“. Mit Schreiben vom 13. September 2000 übermittelte SAS ihr zwei weitere Akten, die nach der Rückkehr von Mitarbeitern aus dem Sommerurlaub aufgetaucht seien.
- 16 Mit Schreiben vom 12. Oktober 2000 reichten SAS und Maersk Air eine ergänzende Anmeldung ein, damit die Kommission die bei ihrer Kooperation eingetretenen Änderungen insbesondere in Bezug auf die Flugpläne der beiden Gesellschaften berücksichtigen könne.

- 17 Am 31. Januar 2001 leitete die Kommission gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung das Verfahren zur Anwendung des Artikels 81 EG und des Artikels 53 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) ein und übersandte SAS und Maersk Air gemäß Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung eine Mitteilung der Beschwerdepunkte. Diese betraf die nicht angemeldeten Aspekte der Kooperation, die die Kommission infolge der Nachprüfung ermittelt hatte, und diejenigen angemeldeten Aspekte, die nicht getrennt von den nicht angemeldeten Aspekten gesehen werden durften, wie etwa die Zusammenarbeit auf den Flugstrecken Billund–Frankfurt und Kopenhagen–Venedig. In dieser Mitteilung vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass SAS und Maersk Air gegen Artikel 81 EG und Artikel 53 EWR-Abkommen verstoßen hätten und dass die Verletzung des Gemeinschaftsrechts als besonders schwer eingestuft werden könne. Die Kommission setzte die Parteien außerdem von ihrer Absicht in Kenntnis, Geldbußen zu verhängen.
- 18 In ihren gesonderten Antwortschreiben auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, die beide vom 4. April 2001 datieren, räumen die am Kartell beteiligten Parteien den Sachverhalt sowie das Bestehen einer Zuwiderhandlung, wie in der Mitteilung der Beschwerdepunkte dargestellt, ein und gaben an, dass sie keine Anhörung beantragen wollten.
- 19 SAS und Maersk Air äußerten sich allerdings zu den Punkten, die unter Umständen die Berechnung der Geldbuße betreffen, wie Schwere und Dauer der Zuwiderhandlungen.
- 20 Am Ende des Verfahrens erließ die Kommission die Entscheidung 2001/716/EG vom 18. Juli 2001 in einem Verfahren nach Artikel 81 EG-Vertrag und Artikel 53 EWR-Abkommen (Sache COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air und Sache COMP. D.2 37.386 – Sun-Air/SAS und Maersk Air) (Abl. L 265, S. 15) (im Folgenden: angefochtene Entscheidung).

21 Im verfügbaren Teil der angefochtenen Entscheidung heißt es:

*„Artikel 1*

... SAS und ... Maersk Air haben gegen Artikel 81 [EG] und Artikel 53 EWR-Abkommen verstoßen, indem sie folgende Vereinbarungen schlossen:

- a) eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung, der zufolge SAS keine Strecken von Maersk Air ab Jütland befliegen und Maersk Air nicht den Flugbetrieb auf Strecken ab Kopenhagen aufnehmen würde, die SAS betreibt oder zu betreiben wünscht, sowie eine Vereinbarung zur Beibehaltung der Aufteilung der Inlandsrouten;
  
- b) spezielle Marktaufteilungsvereinbarungen zu einzelnen Auslandsrouten und insbesondere
  - i) die Vereinbarung, der zufolge Maersk Air den Flugbetrieb zwischen Kopenhagen und Stockholm ab 28. März 1999 einstellen und für seinen Rückzug einen Ausgleich erhalten würde;
  
  - ii) als Ausgleich für Maersk Air's Rückzug vom Flugbetrieb auf der Strecke Kopenhagen–Stockholm, die Vereinbarung, der zufolge SAS den Flugbetrieb zwischen Kopenhagen und Venedig Ende März/Anfang April 1999 einstellen und Maersk Air zum gleichen Zeitpunkt den Flugbetrieb auf dieser Strecke aufnehmen würde;



- iii) die Vereinbarung, der zufolge SAS den Flugbetrieb auf der Strecke Billund–Frankfurt im Januar 1999 einstellen würde.

## *Artikel 2*

Wegen der in Artikel 1 ausgeführten Zuwiderhandlungen wird gegen SAS eine Geldbuße in Höhe von 39 375 000 EUR und gegen Maersk Air eine Geldbuße in Höhe von 13 125 000 EUR verhängt.“

## **Verfahren und Anträge der Parteien**

- 22 Die Klägerin hat mit Klageschrift, die am 2. Oktober 2001 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, die vorliegende Klage erhoben.
- 23 Das Gericht (Dritte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen, und im Rahmen prozessleitender Maßnahmen die Parteien um schriftliche Beantwortung von Fragen und um die Vorlage von Dokumenten gebeten. Die Parteien sind dem innerhalb der festgesetzten Frist nachgekommen.
- 24 Die Parteien haben in der Sitzung vom 24. Juni 2004 mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

25 Die Klägerin beantragt,

- die angefochtene Entscheidung teilweise für nichtig zu erklären, soweit die in Artikel 2 der Entscheidung gegen sie verhängte Geldbuße überhöht ist;
  
- hilfsweise, die Geldbuße herabzusetzen, soweit dies dem Gericht angebracht erscheint;
  
- der Kommission die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

26 Die Kommission beantragt,

- die Klage abzuweisen;
  
- der Klägerin die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen.

27 Die Kommission weist in ihrer Gegenerwiderung darauf hin, dass die Klägerin bestimmte Erwägungen in Frage stelle, die sich auf den Umfang und die Art der Zuwiderhandlungen bezögen, obwohl sie in ihrer Klageschrift erkläre, die Umstände der Zuwiderhandlungen nicht bestreiten zu wollen, und ihr eine Herabsetzung der Geldbuße um 10 % gewährt worden sei, weil sie die in der Mitteilung der

Beschwerdepunkte genannten Tatsachen nicht bestritten habe. Die Kommission sieht darin ein pflichtwidriges Verhalten der Klägerin, das zu einer Erhöhung der gegen sie verhängten Geldbuße führen müsse, und weist darauf hin, dass das Gericht aufgrund seiner Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung dazu ermächtigt sei.

### **Rechtliche Würdigung**

- 28 Die Klägerin betont zunächst, dass sie sich nicht gegen die angefochtene Entscheidung wende, soweit darin festgestellt werde, dass sie gegen die Wettbewerbsregeln verstoßen habe, sondern nur bestimmte Punkte beanstande, die unter Umständen die Berechnung der gegen sie verhängten Geldbuße betreffen.
- 29 Sie stützt ihre Klage auf drei Klagegründe. Der erste Klagegrund, mit dem sie einen Verstoß gegen Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung und die Leitlinien geltend macht, betrifft die Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlung. Der zweite Klagegrund, mit dem ein Verstoß gegen Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung gerügt wird, betrifft die Feststellung der Dauer der Zuwiderhandlung. Im Rahmen des dritten Klagegrundes trägt die Klägerin vor, die Kommission habe die mildernden Umstände, die zu einer stärkeren Verringerung des Grundbetrags der Geldbuße hätten führen müssen, nicht oder nicht in der richtigen Weise berücksichtigt.

*Erster Klagegrund: Fehlerhafte Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlung*

### **Vorbringen der Parteien**

- 30 Die Klägerin vertritt die Ansicht, die Kommission habe gegen Artikel 12 der Verordnung und die Leitlinien verstoßen, indem sie die von ihr begangenen

Zuwiderhandlungen als „besonders schwer“ eingestuft habe, obwohl sie nur „schwer“ gewesen seien. Dieser Klagegrund ist in fünf Teile unterteilt, die sich auf die Einstufung der Zuwiderhandlungen, ihre tatsächlichen Auswirkungen, ihre räumliche Ausdehnung, die daraus gezogenen Vorteile und den berücksichtigten Umsatz beziehen.

— Zum ersten Teil: Einstufung der Zuwiderhandlungen

- 31 Die Klägerin trägt erstens vor, dass die Zuwiderhandlungen, die sie begangen habe, nicht an die Schwere der Zuwiderhandlungen heranreichten, die von der Kommission gewöhnlich als „besonders schwer“ eingestuft würden. In den Entscheidungen der Kommission, insbesondere in denen, auf die in den Leitlinien verwiesen werde, sowie in der Rechtsprechung des Gerichts und des Gerichtshofes beeinträchtigten nämlich die als „besonders schwer“ qualifizierten Zuwiderhandlungen stets den gesamten Gemeinsamen Markt oder zumindest einen sehr bedeutenden Teil dieses Marktes und hätten zur Voraussetzung, dass dem Wettbewerb auf diesem Markt tatsächlich ein erheblicher Schaden zugefügt worden sei. Auch wenn es in den Leitlinien heiße, dass Marktaufteilungen besonders schwere Fälle von Zuwiderhandlungen darstellten, seien nur Kartelle von großem Ausmaß und langer Dauer als solche Fälle eingestuft worden. Diese Analyse stehe im Einklang mit der Praxis, die sich aus jüngeren Sachen, die Marktaufteilungen beträfen, ergebe, wie den Sachen, die zu den Urteilen „Lysin“, „Nahtlose Stahlrohre“ und „Fernwärmerohre“ geführt hätten. Im vorliegenden Fall hätten aber die nicht angemeldeten Aspekte der Kooperation trotz der relativen Bedeutung einzelner von den Zuwiderhandlungen betroffener Flugverbindungen keine so weit reichenden oder schweren Auswirkungen gehabt.

- 32 Der Gerichtshof habe entschieden, dass die Schwere einer Zuwiderhandlung anhand zahlreicher Faktoren zu beurteilen sei, die je nach der Art der Zuwiderhandlung und den Umständen des Einzelfalls unterschiedlicher Natur seien (Urteil des Gerichtshofes vom 7. Juni 1983 in den Rechtssachen 100/80 bis 103/80, *Musique Diffusion Française* u. a./Kommission, Slg. 1983, 1825, Randnrn. 120 und 129). Die Klägerin erkennt an, dass die Kommission bei der Bestimmung der Schwere einer Zuwiderhandlung über ein gewisses Ermessen verfügt, doch ist dieses Ermessen ihrer Meinung nach durch den Erlass der Leitlinien wesentlich beschränkt worden.

Auch wenn die Methode, die die Kommission nach ihren Leitlinien anwende, andere Gesichtspunkte als die Art der Zuwiderhandlung berücksichtige, könne die Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlungen daher nicht ausschließlich auf der Einstufung des Verhaltens, ohne Berücksichtigung seiner Auswirkungen, beruhen. Vielmehr könne von der Tatsache, dass eine Zuwiderhandlung ohne jeden Zweifel „per se“ oder „offensichtlich“ unter Artikel 81 Absatz 1 EG falle, was bei der Marktaufteilung der Fall sei, nicht unmittelbar auf ihre Schwere geschlossen werden, wenn es darum gehe, die Höhe der Geldbuße zu bestimmen.

- 33 Die Klägerin ist zweitens der Ansicht, dass der vorliegende Fall mit dem verglichen werden müsse, der Gegenstand der Entscheidung der Kommission in der Sache „Griechische Fährschiffe“ (Entscheidung 1999/271/EG der Kommission vom 9. Dezember 1998 in einem Verfahren nach Artikel [81] EG-Vertrag — IV/34.466) (Abl. 1999, L 109, S. 24) gewesen sei, die eine Preisvereinbarung für Roll-on-/Roll-off-Fährdienste zwischen Griechenland und Italien zum Gegenstand gehabt habe und in der die Kommission, obwohl sie davon ausgegangen sei, dass diese Art von Vereinbarung ihrem Wesen nach eine sehr schwere Zuwiderhandlung gegen das Gemeinschaftsrecht darstelle, in Anbetracht der begrenzten tatsächlichen Auswirkungen der Zuwiderhandlung auf den Markt, des Umstands, dass die Parteien nicht alle Vereinbarungen vollständig angewandt hätten, und des Umstands, dass die Zuwiderhandlung ihre Auswirkungen nur in einem begrenzten Teil des Gemeinsamen Marktes entfaltet habe, dennoch zu dem Ergebnis gelangt sei, dass es sich nur um eine „schwere“ und keine „besonders schwere“ Zuwiderhandlung gegen die gemeinschaftlichen Wettbewerbsregeln gehandelt habe.
- 34 Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe im vorliegenden Fall nicht den Nachweis für die behaupteten Auswirkungen der Vereinbarung und ihre Folgen erbracht, wenn sie behaupte, dass die Marktaufteilung zwischen den beiden Gesellschaften Auswirkungen auf viele andere Strecken gehabt habe. Insbesondere habe die Kommission im vorliegenden Fall die drei Märkte (d. h. die Strecken Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt) nicht zutreffend bestimmt.
- 35 Die Schwere einer Zuwiderhandlung hänge sowohl von ihren räumlichen Auswirkungen als auch von der Zahl betroffener Personen ab; würde man sich auf das erstgenannte Kriterium beschränken, so würde dies dazu führen, dass der Luftfahrtsektor allgemein strenger behandelt würde als z. B. der Seeschiffahrtsektor. Die Zahl von 1,082 Mio. Passagieren auf den drei von der Kommission

unterschiedenen Flugverbindungen bestätige, dass der vorliegende Fall mit dem der Sache „Griechische Fährschiffe“ vergleichbar sei, in der das Passagieraufkommen 1,258 Mio. betragen habe. In beiden Fällen sei die Passagierzahl im Vergleich zu der aller Verbindungen im Gebiet des EWR sowie zwischen dem EWR und anderen Ländern gering. Auch sei die im vorliegenden Fall geschlossene Vereinbarung nur teilweise durchgeführt worden, da sie nur die drei von der Kommission konkret genannten Strecken beeinträchtigt habe, was insbesondere durch den Umstand belegt werde, dass es den Parteien nicht gelungen sei, eine Kooperationsvereinbarung für die Strecke Kopenhagen–Birmingham zu schließen.

- 36 Dagegen sei der von der Kommission angestellte Vergleich der räumlichen Auswirkungen der im vorliegenden Fall begangenen Zuwiderhandlungen mit denen, um die es in der Sache Volkswagen (Entscheidung 98/273/EG der Kommission vom 28. Januar 1998 in einem Verfahren nach Artikel [81] EG-Vertrag, IV/35.733 — VW) (ABl. L 124, S. 60) gegangen sei, ohne Bedeutung, da die Bestimmung des relevanten Marktes für jeden der beiden Sektoren, d. h. für den Luftverkehr im erstgenannten und den Vertrieb von Kraftfahrzeugen im zweitgenannten Fall, sehr unterschiedliche Methoden verlange. Außerdem sei der Umstand, dass die Kommission in der Sache Volkswagen die Zuwiderhandlung als besonders schwer qualifiziert habe, obwohl Italien, Deutschland und Österreich die einzigen betroffenen Länder gewesen seien, in Anbetracht des Größenunterschieds, der zwischen diesen drei Ländern und Dänemark bestehe, irrelevant.
- 37 Schließlich weist die Klägerin drittens darauf hin, dass die Kommission, obwohl sie die Zuwiderhandlungen, deren sich die Gesellschaften SAS und Maersk Air schuldig gemacht hätten, als „besonders schwer“ eingestuft habe, die Ausgangsbasis für die Geldbuße bei Maersk Air auf 14 Mio. Euro festgelegt habe. Da die Leitlinien den Mindestbetrag der Geldbuße für als besonders schwer eingestufte Verstöße auf 20 Mio. Euro festgelegt hätten, sei die Haltung der Kommission in sich widersprüchlich, und die Verstöße jeder einzelnen an der Vereinbarung beteiligten Partei hätten als schwer eingestuft werden müssen.

— Zum zweiten Teil: Tatsächliche Auswirkungen der Zuwiderhandlungen

- 38 Die Klägerin trägt vor, dass die Zuwiderhandlungen, an denen sie mitbeteiligt gewesen sei, nur geringe, wenn nicht gar keine negativen Auswirkungen auf die in

Rede stehenden Märkte gehabt habe. Die Klägerin behauptet insoweit, dass sämtliche Änderungen, die jede Partei in ihrem Flugplan vorgenommen habe, durch ernsthafte wirtschaftliche und kaufmännische Erwägungen gerechtfertigt gewesen seien, so dass einseitige Entscheidungen zu denselben Änderungen geführt hätten. SAS habe auf den Verbindungen Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt erhebliche Verluste erlitten, während Maersk Air auf der Verbindung Stockholm–Kopenhagen Verluste gemacht habe.

- 39 Die Klägerin räumt ein, dass die Strecke Kopenhagen–Stockholm im Rahmen der Verhandlungen als „Tauschobjekt“ gedient habe, sie legt aber Wert auf die Feststellung, dass sie sehr daran interessiert gewesen sei, dass Maersk Air diese Linie mit ungefähr vier Flügen täglich befliege, da sie nicht fähig gewesen sei, das gesamte Verkehrspotenzial zwischen Stockholm und ihrem Drehkreuz Kopenhagen rentabel auszuschöpfen.
- 40 Es gebe auch keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Tarife auf den von der Kooperation betroffenen Strecken unverhältnismäßig gestiegen seien. Die Auswirkungen auf den Preis seien aber für eine zutreffende Beurteilung der Schwere einer Zuwiderhandlung zu berücksichtigen; zumindest seien die Auswirkungen auf das Verkehrsvolumen nachzuweisen. Insoweit zeige eine Studie, mit der sie die Firma Lexecon beauftragt habe, um die tatsächlichen Auswirkungen der Vereinbarung auf andere von Dänemark ausgehende Flugverbindungen als die drei von der Kommission erwähnten zu untersuchen, dass die Vereinbarung nur wenig dazu beigetragen habe, einen potenziellen Wettbewerbsdruck auf SAS abzuschwächen, und nur ganz geringfügige tatsächliche Auswirkungen auf die Tarife gehabt habe. Ein Vergleich zwischen der Strecke Kopenhagen–Stockholm und den Strecken Kopenhagen–Oslo und Stockholm–Oslo in Bezug auf die von Januar 1998 bis März 2000 angewandten Tarife für bestimmte Kategorien von Flugscheinen zeige, dass sich die Tarife auf den drei Strecken, von denen zwei nicht von Maersk Air betrieben würden, ähnlich entwickelt hätten.
- 41 Die Kooperation der Klägerin mit Maersk Air sei für den Reisenden in mehrfacher Hinsicht von Vorteil gewesen. Seit der Nachprüfung hätten SAS und Maersk Air ihre Kooperation auf deren „rechtmäßige“ Aspekte wie das Code-Sharing, das

Vielfliegerprogramm und die Bodenabfertigungs- und Hosting-Dienste beschränkt. Die Reisenden profitierten erheblich von der Kooperation, wobei der Vorteil insbesondere in der Aufnahme oder Wiederaufnahme neuer Flugverbindungen wie z. B. von Kopenhagen nach Athen, Venedig, Istanbul und Kairo und zwischen Billund und Dublin sowie in der erhöhten Flugfrequenz und der verbesserten Umsteigeverbindungen auf den vorhandenen Strecken bestehe.

42 Die Klägerin weist darauf hin, dass keine der Parteien irgendeine Entscheidung getroffen oder durchgeführt habe, die nicht ihrem eigenen Interesse entsprochen hätte. So hätten die Vertragsparteien im Frühjahr 2000, nachdem sie keine Vereinbarung über die Strecke Kopenhagen–Birmingham erzielt hätten, entschieden, auf der Strecke, die Maersk Air mit British Airways betrieben habe, unmittelbar miteinander zu konkurrieren.

43 Schließlich sei nur ein begrenzter Teil des Gemeinsamen Marktes beeinträchtigt worden, auch wenn die Parteien ihre Marktaufteilungsvereinbarung allgemein formuliert hätten. Nichts weise darauf hin, dass die Parteien ohne die Vereinbarung auf irgendeiner anderen Strecke anders gehandelt hätten als auf den drei genannten Strecken. Außerdem seien auch auf den drei von der Kommission genannten Strecken Flugplanänderungen unvermeidbar gewesen.

— Zum dritten Klagegrund: Räumliche Tragweite der Zuwiderhandlung

44 Für die Klägerin ist die in Begründungserwägung 91 der angefochtenen Entscheidung enthaltene Feststellung, dass sich „der betroffene räumliche Markt ... auf den EWR und darüber hinaus [erstreckt]“, unklar und inkohärent. Eine solche Feststellung laufe nämlich darauf hinaus, den betroffenen räumlichen Markt als



das räumliche Gebiet festzulegen, in dem die Auswirkungen der Zuwiderhandlungen einen gewissen Grad erreicht hätten. In Begründungserwägung 28 der angefochtenen Entscheidung führe die Kommission aus, dass jede Kombination von Ausgangsort und Zielort aus der Sicht des Verbrauchers als gesonderter Markt zu betrachten sei. Die Methode, mit der die Kommission in Luftverkehrssachen gewöhnlich die Märkte festlege, führe außerdem nicht zur Bestimmung eines räumlichen Gebietes, sondern zur Bestimmung einer linearen Verbindung von Punkt zu Punkt. Außer den drei fraglichen Märkten (Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt) habe die Kommission keinen anderen Markt festgelegt, sondern lediglich auf allgemeine Marktkategorien Bezug genommen, indem sie von einer großen, aber unbestimmten Zahl von Flugverbindungen nach und von Kopenhagen und Billund gesprochen habe. Die Kommission habe somit nicht mehr als drei Märkte bestimmt und abgegrenzt.

45 Jedenfalls habe die Kommission nicht das Bestehen eines Marktes nachgewiesen, der sich über den gesamten EWR erstreckte, und sie habe ihre Behauptung, dass alle Routen von und nach Dänemark von der Vereinbarung beeinträchtigt seien oder sein könnten, nicht begründet.

46 Außerdem schließe das von der Kommission bestimmte relevante Gebiet zahlreiche Flugstrecken ein, die weder von SAS noch von Maersk Air betrieben würden und weder ihren Ausgangs- noch ihren Zielort in Dänemark hätten. Auch insoweit habe die Kommission in keiner Weise nachgewiesen, inwiefern diese Verbindungen beeinträchtigt seien oder sein könnten.

47 Die Kommission habe nicht die tatsächlichen Auswirkungen der beanstandeten Vereinbarung auf die unbestimmte Zahl von Verbindungen bewiesen, die sie nur nach Kategorien bezeichne. Die Studie von Lexecon sei zu dem Ergebnis gekommen, dass auf den Strecken, auf denen sich die Tätigkeiten nicht überlappt hätten und auf denen SAS nur einem potenziellen Wettbewerb von Maersk Air ausgesetzt gewesen sei, die Auswirkungen der Vereinbarung sehr gering gewesen seien.

- 48 In der Sache „Griechische Fährschiffe“ habe die Kommission erklärt, dass im Verkehrsbereich die räumliche Tragweite der Zuwiderhandlungen auf die Verbindungen beschränkt sei, die von der wettbewerbswidrigen Praxis tatsächlich beeinträchtigt seien. Im vorliegenden Fall habe die falsche Beurteilung der räumlichen Tragweite der Vereinbarung die Kommission zu einer falschen Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlungen geführt.
- 49 Selbst wenn das Gericht der Auffassung wäre, dass der Begriff „beeinträchtigter räumlicher Markt“ das räumliche Gebiet bezeichne, in dem sich die Zuwiderhandlungen ausgewirkt hätten, sei die Begründung unzureichend, da die angefochtene Entscheidung nicht angebe, welchen Grad die Auswirkungen in dem Gebiet „EWR und darüber hinaus“ erreichten.
- 50 Die Kommission habe außerdem einen Fehler bei der Beurteilung der räumlichen Auswirkungen der Zuwiderhandlung begangen.
- 51 Die Zuwiderhandlung habe keine so große Wirkung gehabt, wie die Kommission behaupte. Die Kommission hätte z. B. das Scheitern von SAS und Maersk Air bei ihren Bemühungen um eine Abstimmung ihrer Flugpläne auf der Strecke Kopenhagen–Birmingham berücksichtigen müssen. Dieses Beispiel zeige, dass trotz des allgemeinen Wortlauts der Marktaufteilungsvereinbarung deren Auswirkungen nur auf den Strecken spürbar gewesen seien, auf denen sich die Parteien einen wirksamen Wettbewerb geliefert hätten.

— Zum vierten Teil: Vorteile aus der Zuwiderhandlung

- 52 Die Klägerin macht geltend, nach den Leitlinien könne der Grundbetrag der Geldbuße erhöht werden, um den Betrag der aufgrund der Zuwiderhandlung unrechtmäßig erzielten Gewinne zu übertreffen. Im vorliegenden Fall habe die

Kommission diese Bestimmungen angewandt und den Betrag der gegen die Klägerin festgesetzten Geldbuße in der Weise ermittelt, dass sie auf der Grundlage einer Schätzung, die von den am Kartell beteiligten Parteien bei ihren Verhandlungen vorgenommen worden sei, davon ausgegangen sei, dass der Rückzug von Maersk Air von der Strecke Kopenhagen–Stockholm für SAS zusätzliche jährliche Einnahmen in Höhe von [...] <sup>1</sup> dänischen Kronen (DKK) zur Folge gehabt habe. Entgegen dem Vorbringen der Kommission in ihrer Klagebeantwortung ergebe sich aus der angefochtenen Entscheidung eindeutig, dass die Kommission tatsächlich auf der Grundlage des Betrages von [...] DKK die Gewinne ermittelt habe, die SAS aus der Zuwiderhandlung gezogen habe.

- 53 Die Klägerin bestreitet, dass ihr die Zuwiderhandlung einen zusätzlichen Betrag von [...] DKK eingebracht habe.
- 54 Sie macht insoweit zunächst geltend, dass der Betrag von [...] DKK auf eine Bemerkung zurückgehe, die ein Vertreter von Maersk Air bei den Verhandlungen gemacht habe und die von SAS zu keinem Zeitpunkt akzeptiert worden sei.
- 55 Diese Angabe sei auch dadurch widerlegt, dass sich die auf der Strecke Kopenhagen–Stockholm festgestellten Tarife nicht anders entwickelt hätten als die auf vergleichbaren Strecken angewandten Tarife.
- 56 Sodann macht die Klägerin geltend, dass die Beurteilung der Kommission, soweit sie sich darauf beschränkt habe, nur die Strecke Kopenhagen–Stockholm in Betracht zu ziehen, nicht der besonderen Natur des Luftverkehrs Rechnung trage, der in ein Netz eingebunden sei. Das Erfordernis der Berücksichtigung des gesamten Netzes sei besonders wichtig für die Strecke Kopenhagen–Stockholm, auf der 60 % des Verkehrs ein Umsteigeverkehr sei.

1 — Vertrauliche Angaben.

- 57 Außerdem sei es aufgrund von Engpässen, die sie auf dieser Strecke gehabt habe, in ihrem eigenen Interesse gewesen, dass Maersk Air ihre Tätigkeiten auf der Strecke Kopenhagen–Stockholm weiterführe, wie sie in ihren Verhandlungen mit Maersk Air im Jahr 1998 ausgeführt habe. In der relativ kurzen Zeit, die nach dem Rückzug von Maersk Air verstrichen sei, sei SAS auch nicht in der Lage gewesen, ihr Netz vollständig der neuen Lage anzupassen, und SAS verliere aufgrund ihrer Engpässe Verkehr an konkurrierende Netze.
- 58 Schließlich trägt die Klägerin vor, dass die Zahl von [...] DKK auf ein Dokument zurückgehe, zu dem SAS damals nicht habe Stellung nehmen können, und dass der Umstand, dass den Äußerungen des Vertreters von Maersk Air nicht widersprochen worden sei, nicht bedeute, dass SAS sie gebilligt habe. Dokumente von SAS, die in Bezug auf diese Verhandlungen erstellt worden seien, erwähnten außerdem keine zusätzlichen Einnahmen aus der Kooperationsvereinbarung, sondern stellten es vielmehr als vorteilhaft dar, wenn Maersk Air die Strecke Kopenhagen–Stockholm weiterbetreiben würde, um Engpässen zu Spitzenzeiten entgegenzuwirken.
- 59 Im Übrigen weist die Klägerin darauf hin, dass sich aus der angefochtenen Entscheidung ergebe, dass die Zahl von [...] DKK auf einer angenommenen Preiserhöhung je Passagier auf den Strecken Kopenhagen–Stockholm und Kopenhagen–Oslo beruhe, obwohl die letztgenannte Strecke nicht in der Aufteilungsvereinbarung enthalten gewesen sei. Übertrage man den Gedanken der Kommission nur auf die Strecke Kopenhagen–Stockholm mit ungefähr einer Million Passagiere, so seien [...] DKK der richtige Betrag.

— Zum fünften Teil: Relevanter Umsatz

- 60 Die Klägerin vertritt die Ansicht, dass, wenn das Gericht die Anwendung und die Wahl der zur Ermittlung des relevanten Umsatzes dienenden Methoden durch die Kommission billigen sollte, obwohl in den Leitlinien für die Berechnung der Geldbuße der Umsatz nicht erwähnt werde, die Kommission zumindest gleiche Zahlen vergleichen müsse.

- 61 Die Kommission habe insoweit einen Fehler begangen, da sie den konsolidierten Umsatz der SAS-Gruppe, der 4,917 Milliarden Euro betrage, mit dem Umsatz von Maersk Air verglichen habe, der 10,7 mal geringer sei, ohne zu berücksichtigen, dass Maersk Air zur A. P. Møller-Gruppe gehöre, deren Umsatz annähernd doppelt so hoch sei wie der der SAS-Gruppe.
- 62 Die Kommission bestreitet die Richtigkeit des Vorbringens der Klägerin und beantragt, den Klagegrund zurückzuweisen.

### Würdigung durch das Gericht

- 63 Im Rahmen ihres ersten Klagegrundes, wonach die Kommission die Zuwiderhandlungen fälschlich als „besonders schwer“ eingestuft habe, während sie nur „schwer“ gewesen seien, macht die Klägerin einen in fünf Teile aufgeteilten Komplex von Rügen und Argumenten geltend, die sich, obwohl sie unterschiedlich sind, teilweise überschneiden und im Wesentlichen darauf abzielen, die Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlungen durch die Kommission in Frage zu stellen, weil sie zu sehr auf die Art der Zuwiderhandlungen abgestellt und die Faktoren in Bezug auf die Größe des fraglichen räumlichen Marktes und die tatsächlichen Auswirkungen der Zuwiderhandlungen auf den Markt vernachlässigt oder falsch beurteilt habe. Die Klägerin ist der Ansicht, dass der Sachverhalt der vorliegenden Rechtssache mit dem der Rechtssache „Griechische Fährschiffe“ vergleichbar sei und die Kommission fälschlicherweise die aus der Zuwiderhandlung gezogenen Vorteile sowie den Gesamtumsatz bei der Berechnung der Geldbuße berücksichtigt habe.

### — Vorbemerkungen

- 64 Zunächst ist festzustellen, dass Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung ebenso wie Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 im Hinblick auf die Bestimmung des

Betrages der Geldbuße nur vorsieht, dass Schwere und Dauer der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen sind. Nach ständiger Rechtsprechung verleiht diese Vorschrift der Kommission bei der Festsetzung der Geldbußen ein weites Ermessen (Urteil des Gerichts vom 21. Oktober 1997 in der Rechtssache T-229/94, Deutsche Bahn/Kommission, Slg. 1997, II-1689, Randnr. 127), dessen Ausübung insbesondere von ihrer allgemeinen Politik im Bereich des Wettbewerbs abhängt (oben in Randnr. 32 angeführtes Urteil *Musique Diffusion Française u. a./Kommission*, Randnrn. 105 und 109). In diesem Rahmen hat die Kommission, um die Transparenz und die Objektivität ihrer Geldbußenentscheidungen zu erhöhen, im Jahr 1998 die Leitlinien erlassen, mit denen unter Beachtung höherrangigen Rechts die Kriterien präzisiert werden, die sie bei der Ausübung ihres Ermessens anzuwenden gedenkt; daraus ergibt sich eine Selbstbeschränkung dieses Ermessens (in diesem Sinne Urteil des Gerichts vom 30. April 1998 in der Rechtssache T-214/95, *Vlaamse Gewest/Kommission*, Slg. 1998, II-717, Randnr. 89), da sich die Kommission an die Leitlinien, die sie selbst auferlegt hat, halten muss (Urteil des Gerichts vom 12. Dezember 1996 in der Rechtssache T-380/94, *AIUFASS und AKT/Kommission*, Slg. 1996, II-2169, Randnr. 57).

- 65 Im vorliegenden Fall hat die Kommission nach den Begründungserwägungen 78 bis 125 der angefochtenen Entscheidung gegen die beiden Unternehmen Geldbußen wegen Verstoßes gegen Artikel 81 Absatz 1 EG und Artikel 53 EWR-Abkommen festgesetzt. Aus diesen Begründungserwägungen und den Akten geht hervor, dass die Geldbußen gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung festgesetzt wurden und dass die Kommission — auch wenn in der angefochtenen Entscheidung nicht ausdrücklich auf die Leitlinien Bezug genommen wird und diese ausdrücklich nur die gemäß Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 verhängten Geldbußen betreffen — die Höhe der Geldbußen nach der in den Leitlinien festgelegten Methode ermittelt hat.
- 66 Zunächst ist zu prüfen, ob, wie die Klägerin vorträgt, die Leitlinien das Ermessen, über das die Kommission bei der Festsetzung der Geldbußen verfügt, übermäßig beschränkt haben.
- 67 Nach der in den Leitlinien festgelegten Methode erfolgt die Bestimmung der Höhe der Geldbußen nach einem Schema, das auf der Festsetzung eines Grundbetrags

beruht, der erhöht wird, um erschwerenden Umständen, und verringert wird, um mildernden Umständen Rechnung zu tragen. Der Grundbetrag wird anhand der Schwere des Verstoßes bestimmt; zu diesem Betrag wird gegebenenfalls ein weiterer Betrag hinzugerechnet, der anhand der Dauer des Verstoßes bestimmt wird.

68 Zur Schwere des Verstoßes heißt es in den Leitlinien, dass bei ihrer Ermittlung die Art des Verstoßes und die konkreten Auswirkungen auf den Markt, sofern diese messbar sind, sowie der Umfang des betreffenden räumlichen Marktes zu berücksichtigen sind (Nummer 1 Teil A Absatz 1 der Leitlinien). In diesem Rahmen werden die Verstöße in drei Gruppen unterteilt, nämlich in „minder schwere“ Verstöße, bei denen der voraussichtliche Betrag der Geldbußen zwischen 1 000 Euro und 1 Mio. Euro liegt, „schwere Verstöße“, bei denen dieser Betrag zwischen 1 Mio. Euro und 20 Mio. Euro liegt, und „besonders schwere Verstöße“, bei denen dieser Betrag oberhalb von 20 Mio. Euro liegt (Nummer 1 Teil A Absatz 2 erster bis dritter Gedankenstrich). Innerhalb dieser einzelnen Kategorien ermöglicht die Skala der festzusetzenden Geldbußen eine Differenzierung nach der Art des begangenen Verstoßes (Nummer 1 Teil A Absatz 3). Es ist auch nötig, die tatsächliche wirtschaftliche Fähigkeit der Urheber der Verstöße, Wettbewerber und den Verbraucher wirtschaftlich in erheblichem Umfang zu schädigen, zu berücksichtigen und die Geldbuße auf einen Betrag festzusetzen, der eine hinreichend abschreckende Wirkung hat (Nummer 1 Teil A Absatz 4).

69 Innerhalb der einzelnen so definierten Gruppen von Verstößen soll nach den Leitlinien außerdem in bestimmten Fällen der auf diese Weise festgesetzte Betrag gewichtet werden, um das jeweilige Gewicht und damit die tatsächliche Auswirkung des Verstoßes jedes einzelnen Unternehmens auf den Wettbewerb zu berücksichtigen, vor allem, wenn an einem Verstoß derselben Art Unternehmen von sehr unterschiedlicher Größe beteiligt waren, und um daher die Ausgangsbasis für den Grundbetrag nach den spezifischen Eigenheiten jedes Unternehmens anzupassen (im Folgenden: Ausgangsbetrag) (Nummer 1 Teil A Absatz 6).

- 70 Daraus folgt, dass sich die Leitlinien, soweit danach bei der Ermittlung der Schwere eines Verstoßes seine Art und die konkreten Auswirkungen auf den Markt, sofern diese messbar sind, sowie der Umfang des betreffenden räumlichen Marktes zu berücksichtigen sind, sowohl im Regelungsrahmen des Artikels 12 Absatz 2 der Verordnung als auch im Rahmen des Ermessens halten, über das die Kommission nach der Rechtsprechung bei der Festsetzung der Geldbußen verfügt.
- 71 Sodann ist darauf hinzuweisen, dass in den Leitlinien entgegen dem Vorbringen der Klägerin nicht vorgesehen ist, dass alle Marktaufteilungsabsprachen ohne weiteres als „besonders schwer“ eingestuft werden.
- 72 Erstens sieht Nummer 1 Teil A Absatz 1 der Leitlinien nämlich ausdrücklich vor, dass bei der Ermittlung der Schwere eines Verstoßes nicht nur seine Art, sondern auch seine Auswirkungen auf den Markt, sofern diese messbar sind, sowie der Umfang des betreffenden räumlichen Marktes zu berücksichtigen sind.
- 73 Zweitens erfordert Nummer 1 Teil A Absatz 2 dritter Gedankenstrich, der den Begriff „besonders schwere Verstöße“ konkretisiert, keine starre und vorher festgelegte Einstufung, sondern beschränkt sich auf den Hinweis, dass es „sich im Wesentlichen um horizontale Beschränkungen [handelt] wie z. B. Preiskartelle, Marktaufteilungsquoten und sonstige Beschränkungen der Funktionsweise des Binnenmarktes, wie z. B. die Abschottung der nationalen Märkte oder Missbräuche marktbeherrschender Stellungen von Unternehmen in Quasi-Monopolstellung.“
- 74 Drittens ist nach Nummer 1 Teil A Absätze vier bis sechs bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße außerdem eine Reihe weiterer Faktoren zu berücksichtigen (tatsächliche wirtschaftliche Fähigkeit der Urheber der Verstöße, andere wirtschaftlich in erheblichem Umfang zu schädigen, abschreckende Wirkung der Geldbuße, jeweiliges Gewicht und damit tatsächliche Auswirkungen des Verstoßes jedes einzelnen Unternehmens).



- 75 Daraus folgt, dass die Leitlinien das Ermessen, über das die Kommission bei der Festsetzung der Geldbußen verfügt, nicht in übermäßiger und rechtswidriger Weise einschränken, sondern dass sie eher als ein Instrument anzusehen sind, mit dem sich die Unternehmen eine klarere Vorstellung von der Wettbewerbspolitik machen können, die die Kommission verfolgen will, um Transparenz und Objektivität ihrer Geldbußenentscheidungen zu erhöhen (in diesem Sinne Urteil des Gerichts vom 29. April 2004 in den Rechtssachen T-236/01, T-239/01, T-244/01 bis T-246/01, T-251/01 und T-252/01, Tokai Carbon u. a./Kommission, Slg. 2004, II-1181, im Folgenden: Urteil Graphitelektroden, Randnr. 157). Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass der Gemeinschaftsrichter die Rechtmäßigkeit der in den Leitlinien vorgeschriebenen Methode für die Ermittlungen der Geldbußen bereits wiederholt bestätigt hat (vgl. insbesondere Urteile des Gerichts vom 20. März 2002 in der Rechtssache T-23/99, LR AF 1998/Kommission, Slg. 2002, II-1705, und vom 19. März 2003 in der Rechtssache T-213/00, CMA CGM u. a./Kommission, Slg. 2003, II-913, Urteil Graphitelektroden und Urteil vom 9. Juli 2003 in der Rechtssache T-224/00, Archer Daniels Midland und Archer Daniels Midland Ingredients/Kommission, Slg. 2003, II-2597, im Folgenden: Urteil Lysin).
- 76 Jedenfalls ist festzustellen, dass die Rüge der Klägerin, wonach sich die Kommission mit einem rein formalistischen Ansatz begnügt habe, indem sie nur das Kriterium der Art der Zuwiderhandlung berücksichtigt habe, auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung beruht.
- 77 Die Prüfung der Schwere der Zuwiderhandlung beginnt nämlich in Begründungserwägung 87 der angefochtenen Entscheidung, wonach bei „der Beurteilung der Schwere des Verstoßes ... die Kommission seine Art, den Umfang des räumlich relevanten Marktes und die tatsächlichen Auswirkungen des Verstoßes auf den Markt [berücksichtigt]“. Sodann folgen drei „Abschnitte“ der Entscheidung, in denen die „Art des Verstoßes“ (Begründungserwägungen 88 und 89), der „Umfang des räumlich relevanten Marktes“ (Begründungserwägungen 90 und 91) und die „tatsächlichen Auswirkungen des Verstoßes“ (Begründungserwägungen 92 bis 95) geprüft werden. In einem vierten Abschnitt prüft die Kommission schließlich noch verschiedene Argumente der am Kartell beteiligten Parteien zur Schwere des Verstoßes (Begründungserwägungen 96 bis 101).

78 Daraus folgt, dass die Rüge, mit der die Klägerin geltend macht, dass die Prüfung der Zuwiderhandlungen rein formaler Natur sei und auf die Art der Zuwiderhandlung beschränkt gewesen sei, zurückzuweisen ist.

79 Sodann ist zu prüfen, ob die von der Kommission vorgenommene Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlungen im Hinblick auf die drei Kriterien — Art der Zuwiderhandlungen, Umfang des betreffenden räumlichen Marktes und ihre konkreten Auswirkungen auf den Markt — offensichtlich fehlerhaft ist.

— Zur Art der Zuwiderhandlung

80 Zur Art der Zuwiderhandlung ist darauf hinzuweisen, dass die Parteien nach Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung gegen Artikel 81 EG und Artikel 53 EWR-Abkommen verstoßen haben, indem sie zum einen eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung geschlossen haben, nach der SAS keine Strecken von Maersk Air ab Jütland befliegen und Maersk Air nicht den Flugbetrieb auf Strecken ab Kopenhagen aufnehmen würde, die SAS betrieb oder zu betreiben wünschte, sowie eine Vereinbarung zur Beibehaltung der Aufteilung der Inlandsrouten und zum anderen spezielle Marktaufteilungsvereinbarungen zu einzelnen Auslandsrouten, insbesondere die Vereinbarung, nach der Maersk Air den Flugbetrieb zwischen Kopenhagen und Stockholm einstellen und für seinen Rückzug einen Ausgleich erhalten würde, die zum Ausgleich dafür geschlossene Vereinbarung, nach der SAS den Flugbetrieb zwischen Kopenhagen und Venedig einstellen würde, während Maersk Air den Flugbetrieb auf dieser Strecke aufnehmen würde, und die Vereinbarung, nach der SAS den Flugbetrieb auf der Strecke Billund–Frankfurt einstellen würde.

81 Diese Tatsachen stehen fest, nachdem die Parteien sie im Verwaltungsverfahren eingeräumt haben und die Klägerin in ihrer Klageschrift ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass sie die in der angefochtenen Entscheidung festgestellten Zuwiderhandlungen nicht bestreite.

82 Im Rahmen des ersten Teils dieses Klagegrundes, mit dem dargetan werden soll, dass die festgestellten Zuwiderhandlungen als „schwer“ und nicht als „besonders schwer“ hätten eingestuft werden müssen, wirft die Klägerin der Kommission im Wesentlichen vor, dass sie einen formalistischen Ansatz gewählt habe, indem sie nur die Art der Zuwiderhandlungen berücksichtigt habe, während sich aus ihrer Entscheidungspraxis (Sachen, die zu den Urteilen „Lysin“, „Nahtlose Stahlrohre“ und „Fernwärmerohre“ geführt haben) und der Rechtsprechung ergebe, dass von den Zuwiderhandlungen, die Marktaufteilungen betreffen, nur diejenigen als „besonders schwer“ eingestuft worden seien, die stets den gesamten Gemeinsamen Markt oder zumindest einen sehr bedeutenden Teil dieses Marktes beeinträchtigt und dem Wettbewerb einen erheblichen tatsächlichen Schaden zugefügt hätten. Die Leitlinien erwähnten zwar die Marktaufteilung unter den „besonders schweren“ Verstößen, verwiesen jedoch nur auf Kartelle von großem Ausmaß und langer Dauer. Die Klägerin führt dafür die Entscheidungen der Kommission in den Sachen an, die zu den Urteilen „Zement“, „Karton“ und „Träger“ geführt haben.

83 Insoweit ist festzustellen, dass „bei der Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlung für die Bemessung der Geldbuße ... insbesondere die Art der Wettbewerbsbeschränkungen, die Anzahl und die Bedeutung der beteiligten Unternehmen, der von ihnen in der Gemeinschaft jeweils kontrollierte Marktanteil sowie die Marktlage zur Zeit der Begehung der Zuwiderhandlung zu berücksichtigen [sind]“ (Urteil des Gerichtshofes vom 15. Juli 1970 in der Rechtssache 41/69, ACF Chemiefarma/Kommission, Slg. 1970, 661, Randnr. 176). In gefestigter Rechtsprechung heißt es im Übrigen lediglich, dass „bei der Beurteilung der Schwere ... insbesondere die Art der Wettbewerbsbeschränkungen zu berücksichtigen [ist]“ (Urteil des Gerichts vom 22. Oktober 1997 in den Rechtssachen T-213/95 und T-18/96, SCK und FNK/Kommission, Slg. 1997, II-1739, Randnr. 246, und Urteil Lysin, Randnr. 117). Ebenso hat das Gericht im Urteil vom 30. September 2003 in der Rechtssache T-203/01 (Michelin/Kommission, Slg. 2003, II-4071, Randnrn. 258 und 259) entschieden, dass die Schwere der Zuwiderhandlung anhand der Art und des Zwecks der missbräuchlichen Verhaltensweisen festgestellt werden konnte, und ausgeführt, dass „nach ständiger Rechtsprechung (Urteile des Gerichts vom 11. März 1999 in der Rechtssache T-141/94, Thyssen Stahl/Kommission, Slg. 1999, II-347, Randnr. 636, und vom 13. Dezember 2001 in den Rechtssachen T-45/98 und T-47/98, Krupp Thyssen Stainless und Acciai speciali Terni/Kommission, Slg. 2001, II-3757, Randnr. 199) Gesichtspunkte, die den Gegenstand eines Verhaltens betreffen, für die Festsetzung der Geldbuße größere Bedeutung haben können als Gesichtspunkte, die die Wirkungen des Verhaltens betreffen“.

- 84 Auch wenn also die Größe des betreffenden räumlichen Marktes und die Auswirkungen auf den Markt, sofern diese messbar sind, berücksichtigt werden können, so stellt doch die Art der Zuwiderhandlungen ein wesentliches Kriterium für die Beurteilung der Schwere einer Zuwiderhandlung dar.
- 85 Was insbesondere die Absprachen angeht, die wie im vorliegenden Fall in einer Marktaufteilung bestehen, so ist zunächst daran zu erinnern, dass es in den Leitlinien heißt, dass die „besonders schweren“ Verstöße im Wesentlichen in horizontalen Beschränkungen wie z. B. Preiskartellen, Marktaufteilungsquoten und sonstigen Beschränkungen der Funktionsweise des Binnenmarktes bestehen, und dass Marktaufteilungsabsprachen außerdem in Artikel 81 Absatz 1 Buchstabe c EG unter den Beispielen für Absprachen genannt sind, die ausdrücklich für unvereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden. Außer der schweren Störung des Wettbewerbs, die diese Absprachen mit sich bringen, bewirken sie, da sie die Parteien dazu verpflichten, gesonderte, oft durch Staatsgrenzen abgegrenzte Märkte zu respektieren, eine Abschottung dieser Märkte und konterkarieren so das Hauptziel des EG-Vertrags, die Integration des Gemeinschaftsmarktes. Außerdem werden derartige Zuwiderhandlungen, insbesondere wenn es sich um horizontale Absprachen handelt, von der Rechtsprechung als „besonders schwer“ oder als „offenkundige Zuwiderhandlungen“ qualifiziert (Urteile des Gerichts vom 6. April 1995 in der Rechtssache T-148/89, Tréfilunion/Kommission, Slg. 1995, II-1063, Randnr. 109, und vom 15. September 1998 in den Rechtssachen T-374/94, T-375/94, T-384/94 und T-388/94, European Night Services u. a./Kommission, Slg. 1998, II-3141, Randnr. 136). Nach ständiger Rechtsprechung muss aber die Kommission bei der Beurteilung der Schwere eines Rechtsverstoßes nicht nur die besonderen Umstände des Einzelfalls, sondern auch den Kontext der Zuwiderhandlung berücksichtigen und sicherstellen, dass ihr Vorgehen vor allem in Bezug auf solche Zuwiderhandlungen, die die Verwirklichung der Ziele der Gemeinschaft besonders beeinträchtigen, die notwendige abschreckende Wirkung hat (oben in Randnr. 32 angeführtes Urteil *Musique Diffusion Française u. a./Kommission*, Randnr. 106).
- 86 Die Rüge der Klägerin, wonach die fraglichen Zuwiderhandlungen als „schwer“ hätten eingestuft werden müssen, weil nur Zuwiderhandlungen, die den gesamten Gemeinsamen Markt erfassten und von langer Dauer seien, als „besonders schwer“ eingestuft werden könnten, ist zurückzuweisen.

- 87 Die Rüge geht zum einen in rechtlicher Hinsicht fehl. Die Dauer einer Zuwiderhandlung ist nämlich kein Kriterium, mit dem sich deren Schwere beurteilen ließe, sondern stellt neben der Schwere der Zuwiderhandlung den zweiten Faktor dar, der sowohl nach Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung als auch nach den Leitlinien für die Festsetzung der Höhe der Geldbuße vorgeschrieben ist. Bezüglich der räumlichen Ausdehnung kann der Umstand, dass die Leitlinien als bloße Beispiele für Verstöße, die als „besonders schwer“ qualifiziert werden, nur auf Verstöße Bezug nehmen, die tatsächlich die meisten Mitgliedstaaten betreffen, nicht so ausgelegt werden, dass nur Zuwiderhandlungen mit einer derartigen räumlichen Tragweite in dieser Weise qualifiziert werden können. Auch wenn außerdem die meisten Entscheidungen oder die Rechtsprechung zu Zuwiderhandlungen, die als „besonders schwer“ eingestuft worden sind, räumlich sehr ausgedehnte Beschränkungen betroffen haben, so gestatten doch weder der Vertrag noch die Verordnung, noch die Leitlinien oder die Rechtsprechung die Annahme, dass nur diese als „besonders schwer“ eingestuft werden können. Vielmehr erkennt die Rechtsprechung, wie oben erwähnt, der Kommission ein weites Ermessen bei der Bestimmung der Schwere von Zuwiderhandlungen und der Festsetzung der Geldbuße anhand einer Vielzahl von Gesichtspunkten zu, die nicht aus einer zwingenden oder abschließenden Liste zu berücksichtigender Kriterien hervorgehen. Außerdem bildet nach ständiger Rechtsprechung ihre Entscheidungspraxis nicht selbst den rechtlichen Rahmen für Geldbußen in Wettbewerbssachen (insbesondere Urteil des Gerichts vom 13. Januar 2004 in der Rechtssache T-67/01, JCB Service/Kommission, Slg. 2004, II-49, Randnr. 188).
- 88 Jedenfalls ist festzustellen, dass bestimmte Verstöße als „besonders schwer“ qualifiziert worden sind, obwohl sie nicht „sehr ausgedehnt“ in dem von der Klägerin verstandenen Sinne waren. So hat die in der Sache Volkswagen ergangene Entscheidung, bei der die dagegen erhobene Nichtigkeitsklage vom Gericht abgewiesen worden ist (Urteil des Gerichts vom 6. Juni 2000 in der Rechtssache T-62/98, Volkswagen/Kommission, Slg. 2000, II-2707, in der Rechtsmittelinstanz bestätigt durch Urteil des Gerichtshofes vom 18. September 2003 in der Rechtssache C-338/00 P, Volkswagen/Kommission, Slg. 2003, I-9189), die in Rede stehende Zuwiderhandlung als „besonders schwer“ eingestuft, obwohl Italien, Deutschland und Österreich die einzigen betroffenen Länder waren. Auch im Urteil vom 21. Oktober 2003 in der Rechtssache T-368/00 (General Motors Nederland und Opel Nederland/Kommission, Slg. 2003, II-4491) hat das Gericht die Beurteilung bestätigt, mit der die Kommission die Zuwiderhandlung, die sich auf den niederländischen Markt des Verkaufs von Neufahrzeugen der Marke Opel bezog, als „besonders schwer“ qualifiziert hatte.

- 89 Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass das Hoheitsgebiet eines einzigen Mitgliedsstaats oder sogar nur ein geringer Teil davon einen wesentlichen Teil des Gemeinsamen Marktes im Sinne von Artikel 82 EG darstellen kann (vgl. insbesondere Urteile des Gerichtshofes vom 16. Dezember 1975 in den Rechtsachen 40/73 bis 48/73, 50/73, 54/73 bis 56/73, 111/73, 113/73 und 114/73, Suiker Unie u. a./Kommission, Slg. 1975, 1663, Randnrn. 371 bis 375, und vom 10. Dezember 1991 in der Rechtssache C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Slg. 1991, I-5889, Randnr. 15, sowie Urteil des Gerichts vom 17. Dezember 2003 in der Rechtssache T-219/99, *British Airways/Kommission*, Slg. 2003, noch nicht in der amtlichen Sammlung veröffentlicht, Randnrn. 74 bis 117).
- 90 Zum anderen geht die Rüge in tatsächlicher Hinsicht fehl, da die in der angefochtenen Entscheidung festgestellten Zuwiderhandlungen nicht, wie die Klägerin vorträgt, nur Dänemark betreffen. Nach Begründungserwägung 91 der angefochtenen Entscheidung erstreckt sich nämlich der betroffene räumliche Markt auf den EWR und darüber hinaus. In der angefochtenen Entscheidung wird festgestellt, dass die am Kartell beteiligten Parteien außer speziellen Marktaufteilungsvereinbarungen zu einzelnen Auslandsrouten eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung geschlossen hatten, wonach SAS keine Strecken von Maersk Air ab Jütland befliegen und Maersk Air nicht den Flugbetrieb auf Strecken ab Kopenhagen aufnehmen würde, die SAS betrieb oder zu betreiben wünschte. Vorbehaltlich der noch zu prüfenden Frage, ob die räumliche Größe des relevanten Marktes richtig beurteilt worden ist, erstreckt sich daher der betroffene räumliche Markt, auch wenn die Vereinbarung nur Strecken von und nach Dänemark betrifft, auf den gesamten EWR und darüber hinaus.
- 91 Daraus folgt, dass die Rüge, wonach die Zuwiderhandlungen in Anbetracht ihrer Art nicht als „besonders schwer“ qualifiziert werden könnten, zurückzuweisen ist.

— Zur Größe des relevanten räumlichen Marktes

- 92 Zum Kriterium der Größe des relevanten räumlichen Marktes trägt die Klägerin im Wesentlichen vor, dass die Kommission die räumlichen Auswirkungen der Zuwiderhandlungen falsch beurteilt und nicht einmal andere betroffene Märkte als die drei speziell genannten Strecken bestimmt habe.

- 93 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass diese Rüge zum Klagegrund der angeblich fehlerhaften Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlung gehört und keinen Klagegrund darstellt, mit dem die Klägerin das Vorliegen der Zuwiderhandlung selbst bestreitet. Die Klage hat, wie die Klägerin ausdrücklich betont hat, nicht zum Ziel, das Vorliegen der Zuwiderhandlungen in Abrede zu stellen, die nach Artikel 1 der angefochtenen Entscheidung, dessen Nichtigerklärung die Klägerin nicht beantragt hat, im Abschluss von Vereinbarungen über drei bestimmte Routen (Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt) und im Abschluss einer allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung, nach der SAS keine Strecken von Maersk Air ab Jütland befliegen und Maersk Air nicht den Flugbetrieb auf Strecken ab Kopenhagen aufnehmen würde, die SAS betrieb oder zu betreiben wünschte, sowie einer Vereinbarung zur Beibehaltung der Aufteilung der Inlandsrouten bestehen.
- 94 In diesem Rahmen ist die vorliegende Rüge zu prüfen, die so zu verstehen ist, dass sie nur die Bestimmung der räumlichen Ausdehnung der allgemeinen Vereinbarung im Rahmen der Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlung betrifft.
- 95 Die Kommission hat in Begründungserwägung 90 der angefochtenen Entscheidung unter der Überschrift „Der Umfang des räumlich relevanten Marktes“ dargelegt, dass die Einstellung des Flugbetriebs auf drei Verbindungen von und nach Dänemark (Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt) nur die sichtbarste Folge der Marktaufteilung sei und dass auf allen anderen Routen von und nach Dänemark (nach und/oder von anderen Mitgliedstaaten, den EWR-Ländern sowie der übrigen Welt) die allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung einen Wettbewerb verhindert habe, der andernfalls hätte stattfinden können. SAS, die größte Fluggesellschaft Skandinaviens, habe somit sichergestellt, dass Maersk Air, die wichtigste dänische Fluggesellschaft, die in der Lage gewesen wäre, mit SAS um Flüge nach und/oder von Dänemark zu konkurrieren, keine der Strecken befliegen würde, die SAS ab Kopenhagen betrieben habe, oder auch andere Strecken, die SAS zwar nicht betrieben habe, auf der sie aber möglicherweise den Flugbetrieb aufzunehmen gewünscht habe. Im Gegenzug habe Maersk Air sichergestellt, dass SAS auf ihren Flugverbindungen nach und von Billund, dem zweitwichtigsten Flughafen Dänemarks, nicht als Wettbewerber auftreten würde.

- 96 Ebenso hat die Kommission in Begründungserwägung 98 der angefochtenen Entscheidung insbesondere Folgendes ausgeführt: „Indem sichergestellt wurde, dass Maersk Air nicht mit SAS um die Strecken nach [und]/[oder] von Kopenhagen und SAS nicht mit Maersk Air um die Strecken nach [und]/[oder] von Billund konkurrieren würde, beschränkten die horizontalen Marktaufteilungsvereinbarungen von SAS und Maersk Air den Wettbewerb auf einer größeren Zahl von Verbindungen nach [und]/[oder] von Dänemark, darunter auch zwischen Dänemark und den anderen Mitgliedstaaten, zwischen Dänemark und den EWR-Mitgliedstaaten sowie zwischen Dänemark und der übrigen Welt. Da es sich bei SAS und Maersk Air um die beiden wichtigsten Fluggesellschaften in Dänemark und bei Kopenhagen und Billund um die beiden größten Flughäfen des Landes handelt, sind die Auswirkungen der Marktaufteilung — anders als in der Sache ‚Griechische Fährschiffe‘ — im gesamten EWR und darüber hinaus spürbar.“ Wie in der ersten Begründungserwägung der angefochtenen Entscheidung angegeben, fliegt SAS, die der Star Alliance angehört, 105 Linienflugziele an, davon 40 in Skandinavien, 56 im übrigen Europa und neun außerhalb Europas.
- 97 Daraus folgt, dass die Rüge der Klägerin, selbst wenn es zuträfe, dass nicht der gesamte Flugverkehr des EWR von den beanstandeten Vereinbarungen betroffen war, auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung beruht, da die Kommission in Begründungserwägung 91 dieser Entscheidung lediglich, und zwar zu Recht, zu dem Ergebnis gelangt ist, dass die Zuwiderhandlungen Auswirkungen im gesamten EWR und darüber hinaus gehabt hätten.
- 98 Keines der Argumente der Klägerin kann die Richtigkeit dieser Beurteilung in Frage stellen.
- 99 Zunächst ist, wie die Kommission zutreffend geltend macht, der Ausdruck „betroffener räumlicher Markt“ als Synonym für den Begriff „räumlich relevanter Markt“ anzusehen, auf den Nummer 1 Teil A der Leitlinien und die Begründungserwägungen 90 und 91 der angefochtenen Entscheidung Bezug nehmen. Die — wenn auch wenig klare — Argumentation der Klägerin besteht offenbar darin, der Kommission vorzuwerfen, dass sie unter dem „betroffenen räumlichen Markt“ das räumliche Gebiet verstanden habe, in dem die Auswirkungen der Zuwider-



handlungen einen gewissen Grad erreicht hätten. Dieses Argument ist offensichtlich unbegründet, da nach Nummer 1 Teil A der Leitlinien bei der Ermittlung der Schwere eines Verstoßes der räumliche Umfang des betreffenden Marktes zu berücksichtigen ist. Die Kommission braucht daher zu diesem Zweck nicht genau zu bestimmen, welches die relevanten Märkte sind, sondern muss nur beurteilen, wie umfangreich das räumliche Gebiet des oder der betroffenen Märkte ist. Außerdem ist die Kommission auch bei der Feststellung einer Zuwiderhandlung nicht zur genauen Bestimmung der relevanten Märkte verpflichtet, wenn die Vereinbarungen wie im vorliegenden Fall eindeutig eine Einschränkung des Wettbewerbs bezwecken.

- 100 Ebenso ist das Argument der Klägerin, dass die Kommission, soweit sie zur Bestimmung der relevanten Märkte die Methode „Ausgangsort/Zielort“ angewandt habe, es unterlassen habe, andere als die drei in den speziellen Vereinbarungen genannten Märkte zu bestimmen, offensichtlich zurückzuweisen.
- 101 Zum einen ist die Kommission, wie soeben dargelegt, nach Nummer 1 Teil A der Leitlinien nicht verpflichtet, die relevanten Märkte genau zu bestimmen.
- 102 Zum anderen ergibt sich die Bestimmung dieser anderen Märkte rechtlich hinreichend aus der angefochtenen Entscheidung. Da nämlich die allgemeine Vereinbarung die Beseitigung des potenziellen Wettbewerbs der jeweils anderen am Kartell beteiligten Partei auf allen Flugverbindungen von und nach Dänemark bezweckt, ist klar, dass die „anderen relevanten Märkte“ aus allen „Städtepaaren Ausgangsort/Zielort“ in Bezug auf Dänemark bestehen. Somit sind im Allgemeinen alle Zielorte betroffen, die von den Parteien angeflogen werden oder die die Parteien nach dem Wortlaut der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung von oder nach Kopenhagen oder Jütland zu betreiben wünschen. Daher hat die Kommission, nachdem sie den Zweck dieser allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung, der in einer völligen Beseitigung des potenziellen Wettbewerbs zwischen den am Kartell beteiligten Parteien besteht, dargelegt hatte, in Begründungserwägung 43 der

angefochtenen Entscheidung zu Recht die Schlussfolgerungen gezogen, dass „die Kooperation eine große, aber unbestimmte Zahl von O & D-Märkten für internationale und Inlandslinienflüge nach bzw. ab Kopenhagen und nach bzw. ab Billund [betreffe]“.

- 103 Zusätzlich bemerkt das Gericht, dass die am Kartell beteiligten Parteien nach Begründungserwägung 27 der angefochtenen Entscheidung in der Anmeldung vom 8. März 1999 selbst geltend gemacht haben, dass „es sich beim relevanten Markt um die Erbringung von Passagierlinienflugdiensten im EWR handele“, und „ferner [angegeben haben], dass es nicht möglich sei, einzelne Flugstrecken oder Gruppen von Flugstrecken voneinander zu trennen und gesondert zu behandeln, da die Kooperation aus geschäftlicher Sicht ein einheitliches Ganzes darstelle“.
- 104 Schließlich ist festzustellen, dass, wie sich aus den vorstehenden Erwägungen ergibt, die angefochtene Entscheidung entgegen dem Vorbringen der Klägerin den Erfordernissen, die Artikel 253 EG an die Begründung stellt, vollauf genügt.
- 105 Daraus folgt, dass die Argumente der Klägerin in Bezug auf die Größe des räumlich relevanten Marktes zurückzuweisen sind.

— Zu den Auswirkungen auf den Markt

- 106 Die Klägerin trägt im Wesentlichen vor, dass die Zuwiderhandlungen, wenn überhaupt, nur eine begrenzte tatsächliche Auswirkung auf den Markt gehabt hätten.

- 107 Insoweit ist zunächst das allgemeine, nicht weiter ausgeführte Argument zurückzuweisen, dass die Vereinbarungen keine Auswirkungen gehabt hätten, weil alle Änderungen, die jede der am Kartell beteiligten Parteien an ihrem Flugplan vorgenommen habe, durch wirtschaftliche und kommerzielle Erwägungen gerechtfertigt gewesen seien. Es handelt sich nämlich um eine bloße Behauptung, die durch nichts belegt ist und deshalb die Feststellungen nicht widerlegen kann, die in der angefochtenen Entscheidung zum Nachweis der sich aus unbestrittenen Zuwiderhandlungen ergebenden Folgen getroffen worden sind.
- 108 Sodann sind die verschiedenen Argumente zu den drei speziellen Vereinbarungen und der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung zu prüfen.
- 109 Was die drei Routen betrifft, die die Vertragsparteien jeweils zugunsten der anderen Partei aufgegeben haben (Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt bei SAS und Stockholm–Kopenhagen bei Maersk Air), so ist das Argument der Klägerin, dass vor Abschluss der Vereinbarungen jeder Partei auf diesen Strecken Verluste entstanden seien, selbst wenn dies nachgewiesen wäre, irrelevant. Zum einen haben es die Parteien ungeachtet dieser Verluste für erforderlich oder zumindest für besser gehalten, Vereinbarungen zu schließen, mit denen sie sich zur Aufgabe dieser drei Flugverbindungen verpflichteten. Ob sie sich von diesen Strecken auch dann zurückgezogen hätten, wenn sie diese Vereinbarungen nicht geschlossen hätten, ist eine rein hypothetische Frage, da sich die am Kartell beteiligten Parteien der Freiheit, sich von den Strecken zurückzuziehen, begeben hatten. Zum anderen bedeutet die bloße Tatsache, dass einer Fluggesellschaft zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einer Strecke Verluste entstanden sind, nicht zwangsläufig, dass es für sie vorteilhaft wäre, diese Strecke aufzugeben, und sei es auch nur wegen der Bedeutung, die diese Strecke für das gesamte von ihr bediente Netz haben kann. Außerdem ist es wenig wahrscheinlich, dass alle Fluggesellschaften auf allen ihren Strecken zu jeder Zeit rentabel sind. Jedenfalls hat die Klägerin nicht bewiesen, dass die am Kartell beteiligten Parteien aufgrund eigener wirtschaftlicher Erwägungen, die sich aus zu der damaligen Zeit durchgeführten Analysen ergeben hätten, beschlossen hätten, sich von den fraglichen Strecken zurückzuziehen. Aus der von der Klägerin nicht beanstandeten Begründungserwägung 66 der angefochtenen Entscheidung ergibt sich vielmehr, dass Maersk Air mit SAS vereinbart hatte, sich von der Strecke Kopenhagen–Stockholm zurückzuziehen, ohne dass sie eine eingehende Evaluierung des Flugbetriebs auf dieser Strecke nach der Wintersaison 1998/99 vorgenommen hatte.

- 110 Was zunächst die Vereinbarung über die Flugverbindungen Kopenhagen–Stockholm angeht, so ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission in den Begründungserwägungen 92 bis 94 der angefochtenen Entscheidung festgestellt hat, dass sich Maersk Air am 27. März 1999 von dieser Strecke zurückgezogen habe, wobei sie in Begründungserwägung 93 klargestellt hat, dass die Strecke Kopenhagen–Stockholm aufgrund des Passagieraufkommens und der Anzahl der Flüge eine der wichtigsten Flugverbindungen innerhalb der Gemeinschaft sei und dass SAS auf dieser Strecke ihren Marktanteil von [...] % im Jahr vor Inkrafttreten der Vereinbarung auf geschätzte [...] % im Mai 2000 gesteigert habe. Auch ergibt sich aus Begründungserwägung 46 der angefochtenen Entscheidung, dass Maersk Air das Code-Sharing mit Finnair (die diese Route ebenfalls beflog) beendet hat, worauf sich diese im Mai 2000 von der Strecke zurückgezogen hat, ebenso wie das Code-Sharing mit Alitalia und Swissair (die diese Strecke nicht beflogen hatten). Diese Tatsachen hat die Klägerin nicht bestritten. Es ist daher offensichtlich, dass die Vereinbarung sehr spürbare Auswirkungen auf den Markt gehabt hat, und zwar für die Reisenden wie auch für die Klägerin und die konkurrierenden Gesellschaften.
- 111 Die Klägerin macht insoweit jedoch geltend, dass es für sie von Vorteil gewesen sei, dass Maersk Air diese Strecke weiterhin mit vier Flügen pro Tag bediene, da sie allein nicht in der Lage gewesen wäre, das gesamte Potenzial des Zubringerverkehrs zwischen Stockholm und ihrem Hauptdrehkreuz (hub) Kopenhagen profitabel zu nutzen.
- 112 Dieses Argument ist offensichtlich zurückzuweisen.
- 113 Erstens hat die Klägerin, wie soeben gezeigt, vom Rückzug von Maersk Air profitiert, da sich insbesondere ihr Marktanteil infolge des Rückzugs von Maersk Air spürbar erhöht hat.
- 114 Zweitens zeigt dieser starke Anstieg, dass die Klägerin trotz ihrer angeblichen Kapazitätsengpässe in der Lage war, eine größere Nachfrage aufzufangen.

- 115 Drittens hat die Kommission in Begründungserwägung 67 der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass die am Kartell beteiligten Parteien für SAS mit einer deutlichen Erlössteigerung aufgrund des Rückzugs von Maersk Air gerechnet hätten, und in Begründungserwägung 94 der angefochtenen Entscheidung Folgendes näher ausgeführt: „In der Verhandlungsphase wurde die Tatsache, dass Maersk Air Stockholm und Oslo ‚ausklammern‘ würde, von den Parteien ausgehend von dem bekannten Passagieraufkommen und der Möglichkeit einer Preiserhöhung von 100 DKK so bewertet, dass sich daraus für SAS ein zusätzlicher Jahreserlös von ca. [...] DKK (ca. [...] EUR) ergeben würde.“ Außerdem hat die Kommission zu ihrer Verteidigung vorgetragen, dass sich diese Prognosen als zutreffend erwiesen hätten, da SAS von einem Verlust von 27 Mio. schwedische Kronen (SEK) im Jahr 1998 zu einem Gewinn von 156 Mio. SEK im Jahr 2000 gelangt sei, ohne dass die Klägerin die Richtigkeit dieser Angaben bestritten hätte.
- 116 Viertens ist, auch wenn es für die Klägerin von Vorteil gewesen sein sollte, dass Maersk Air die Flugverbindung weiter betreibt, festzustellen, dass sie nicht erklären konnte, weshalb sie es dennoch für erforderlich gehalten hatte, eine Vereinbarung zu schließen, die auf den Rückzug von Maersk Air abzielte. Dies gilt umso mehr, als sich aus den Akten, insbesondere den Begründungserwägungen 49 bis 51 der angefochtenen Entscheidung, ergibt, dass die Strecke Kopenhagen–Stockholm im Zentrum der Verhandlungen über die Marktaufteilung stand, wobei die Vereinbarungen über den Rückzug von den beiden anderen Strecken gerade den Zweck hatten, zu einem gleichwertigen Ausgleich zu gelangen, und die Klägerin außerdem geltend macht, dass keine der am Kartell beteiligten Parteien irgendeine Entscheidung getroffen oder durchgeführt habe, die nicht zu ihrem eigenen Vorteil gewesen wäre. Dass es für die Klägerin eher von Vorteil gewesen sei, dass Maersk Air ihre Tätigkeit auf der Strecke fortführt, bestätigt — als richtig unterstellt — jedenfalls nur, dass die Vereinbarung tatsächliche Auswirkungen auf den Markt gehabt hat, wobei dahingestellt bleiben kann, ob diese für die Lage der Klägerin günstige oder ungünstige Konsequenzen gehabt haben. Folgt man der Klägerin, so bestünde Anlass zu der Annahme, dass die Vereinbarung wegen der Kapazitätsengpässe der Klägerin auf dieser Strecke zur Folge hatte, dass einzelnen Reisenden die Möglichkeit genommen wurde, das Drehkreuz Stockholm der Klägerin zu erreichen.
- 117 Was sodann die speziellen Vereinbarungen über die Strecken Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt angeht, so hat die Kommission in Begründungserwägung 92 der angefochtenen Entscheidung festgestellt, dass SAS ihren Flugbetrieb auf diesen beiden Strecken als Ausgleich für den Rückzug von Maersk Air von der Strecke

Kopenhagen–Stockholm eingestellt habe. Diese Tatsachen stehen fest, und aus ihnen ergibt sich, dass diese Vereinbarungen die Beseitigung jedes tatsächlichen Wettbewerbs auf diesen beiden Märkten zur Folge hatten. Außerdem ist festzustellen, dass die Klägerin kein Argument zum Nachweis dafür vorgetragen hat, dass die Vereinbarungen dennoch keine spürbaren Auswirkungen auf den Markt gehabt hätten. Ganz im Gegenteil bestätigt die Erklärung der Klägerin, dass die am Kartell beteiligten Parteien seit der Nachprüfung ihre Kooperation auf deren rechtmäßige Aspekte beschränkt hätten und den Reisenden ein Vorteil erwachsen sei, der insbesondere in der Aufnahme oder Wiederaufnahme der Flugverbindung zwischen Kopenhagen und Venedig bestehe, nur, dass es Auswirkungen auf den Markt gab, die aus den beanstandeten Vereinbarungen resultierten.

118 Daraus folgt, dass die Argumente der Klägerin, mit denen das Vorbringen untermauert werden soll, dass die Marktaufteilungsvereinbarungen über die drei speziellen Flugverbindungen nur geringe Auswirkungen auf den Markt gehabt hätten, zurückzuweisen sind.

119 Zu der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung ist zu bemerken, dass die Kommission in den Begründungserwägungen 41 bis 43, 62, 69, 72 und 90 der angefochtenen Entscheidung festgestellt hat, dass, nachdem Maersk Air mit SAS vereinbart habe, dass sie neue Verbindungen ab Kopenhagen nur einrichten würde, wenn SAS dem zustimme, alle Routen nach und von Kopenhagen von dieser Vereinbarung betroffen gewesen seien und dass umgekehrt, da SAS akzeptiert habe, die Strecken nicht zu befliegen, die Maersk Air bereits von Jütland aus betrieben habe, die Vereinbarung auch alle diese Strecken betroffen habe. Außerdem hat die Kommission festgestellt, dass die Parteien vereinbart hätten, eine Aufteilung der Inlandsrouten zu respektieren, und dass es einen gesonderten Markt für Luftverkehrsdienste zwischen Kopenhagen und Bornholm gegeben habe. In Begründungserwägung 72 hat die Kommission dargelegt, dass sowohl die drei speziellen Vereinbarungen als auch die allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung einen eindeutig wettbewerbswidrigen Zweck verfolgt hätten und dass sie auch eine erhebliche Einschränkung des Wettbewerbs bewirkt hätten, wobei sie klargestellt hat, dass die Auswirkungen allerdings nicht überall dieselben gewesen seien, da die erstgenannten Vereinbarungen den tatsächlichen Wettbewerb beeinträchtigt hätten, während die allgemeine Vereinbarung den potenziellen Wettbewerb zwischen den am Kartell beteiligten Parteien eingeschränkt habe, da sich jede Partei verpflichtet

habe, keine Strecken von dem für die andere Partei reservierten Flughafen aus zu befliegen. Hintergrund dieser Einschränkung sei gewesen, dass SAS der wichtigste Betreiber von Flügen nach und von Dänemark gewesen sei, während Maersk Air die wichtigste dänische Fluggesellschaft gewesen sei, die die Konkurrenz hätte aufnehmen können, dass für den größten Teil des Luftverkehrs von und nach Dänemark einer der beiden von der Vereinbarungen erfassten Flughäfen Ausgangs- oder Zielort gewesen sei und dass Kopenhagen eines der drei Drehkreuze von SAS gewesen sei, während Maersk Air ihre Flüge hauptsächlich über die beiden Flughäfen Kopenhagen und Billund abgewickelt habe.

120 Es ist unbestreitbar, dass diese Gesichtspunkte für die Annahme genügen, dass die allgemeine Vereinbarung Auswirkungen auf den Markt gehabt hat. Die Klägerin hat eingeräumt, dass die Parteien diese Vereinbarung geschlossen hatten und dass sie auch beabsichtigt hatten, sie durchzuführen, und die am Kartell beteiligten Parteien haben diese allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung tatsächlich durchgeführt und eingehalten; zumindest hat die Klägerin nicht bestritten, dass sich die Parteien nach dem Inhalt dieser Vereinbarung zur Aufgabe der jeweils für eine der beiden Parteien reservierten Strecken verpflichtet haben. Die Kommission hat insoweit in Begründungserwägung 42 der angefochtenen Entscheidung außerdem darauf hingewiesen, dass sich seit dem Inkrafttreten der Vereinbarung SAS von Billund zurückgezogen habe und nur Maersk Air neue Strecken ab Billund in Betrieb genommen habe. Der in Begründungserwägung 23 der angefochtenen Entscheidung erwähnte Umstand, dass die Kommission klare Beweise für eine Marktaufteilungsvereinbarung für die Strecke Kopenhagen–Genf gefunden hat, ohne jedoch eine spezifische Zuwiderhandlung festzustellen, da die Verordnung nur für den Luftverkehr mit Flughäfen des EWR gilt, bestätigt im Übrigen nur, dass sich die Auswirkungen der Vereinbarungen nicht auf die von der Klägerin angeführten drei Strecken beschränkt haben.

121 Unter diesen Umständen kann die Klägerin mit ihrer Rüge nicht durchdringen, dass die Kommission dadurch einen Beurteilungsfehler begangen habe, dass sie die Schwere des Verstoßes übertrieben dargestellt habe, indem sie, ohne dies zu beweisen, angegeben habe, dass andere Märkte als die drei speziellen Strecken durch das Kartell beeinträchtigt gewesen seien, denn im vorliegenden Fall seien nur diese drei Strecken betroffen gewesen; diese Rüge läuft nämlich darauf hinaus, das Bestehen der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung selbst in Frage zu stellen.

- 122 Da die Kommission außerdem nach den Leitlinien bei der Beurteilung der Schwere des Verstoßes dessen konkrete Auswirkungen auf den Markt nur berücksichtigen muss, wenn diese messbar sind, und die allgemeine Vereinbarung darauf abgezielt hat, den potenziellen Wettbewerb zu beseitigen, so dass konkrete Auswirkungen naturgemäß schwer messbar sind, ist davon auszugehen, dass die Kommission nicht verpflichtet war, die konkreten Auswirkungen des Kartells auf den Markt genau aufzuzeigen und zu quantifizieren, sondern sich an Wahrscheinlichkeitsschätzungen in Bezug auf solche Auswirkungen halten konnte.
- 123 Ebenfalls zurückzuweisen ist das Argument der Klägerin, wonach es keinen Hinweis darauf gebe, dass die Parteien ohne die allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung in irgendeiner Form anders vorgegangen wären als bei den anderen Strecken als Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt. Die Kommission hat nämlich in Begründungserwägung 100 der angefochtenen Entscheidung zu Recht Folgendes festgestellt:

„Maersk Air [wurde] daran gehindert ..., mit SAS auf den Strecken, die SAS ab Kopenhagen beflog, und sogar auf den Strecken, die SAS nicht betrieb, aber möglicherweise zu betreiben wünschte, in Wettbewerb [zu treten]. Ob Maersk Air den Flugbetrieb auf solchen Strecken aufgenommen hätte, wäre es nicht durch die Vereinbarung mit SAS gebunden gewesen, ist eine hypothetische Frage, die sich nicht stellte, da Maersk Air tatsächlich der Freiheit beraubt wurde zu entscheiden, ob es neue Flugverbindungen ab Kopenhagen in Betrieb nehmen sollte oder nicht. Die gleiche Begründung gilt auch für die fehlende Entscheidungsfreiheit von SAS zur Inbetriebnahme von Flugverbindungen ab Billund.“

- 124 Auch das Argument der Klägerin, dass das Kartell es Maersk Air ermöglicht hätte, den Flugbetrieb auf den Routen Kopenhagen–Kairo und Kopenhagen–Athen aufzunehmen, ist irrelevant, da die Kommission in Begründungserwägung 99 der angefochtenen Entscheidung zutreffend Folgendes ausgeführt hat:

„[Es] gibt ... keinen Beweis dafür, dass dazu die Zusammenarbeit mit SAS für Maersk Air notwendig war. Maersk Air hätte diese Strecken unabhängig oder in



Kooperation mit einer anderen Fluggesellschaft als SAS betreiben können. Auch wenn man zugunsten der Parteien annehmen würde, dass diese Flugverbindungen nur aufgenommen werden konnten, weil Maersk Air mit SAS zusammenarbeitete, könnten die Vorteile für die Reisenden auf diesen Strecken keinen Ausgleich für die Ausschaltung des Wettbewerbs auf anderen Märkten darstellen.“

125 Außerdem ist festzustellen, dass das Argument der Fortführung der Code-Sharing-Vereinbarung zwischen Maersk Air und British Airways auf der Strecke Kopenhagen–Birmingham in keiner Hinsicht den Standpunkt der Klägerin untermauert, dass die Marktaufteilungsvereinbarung nur Auswirkungen auf die drei speziellen Märkte gehabt habe. Denn wie in Begründungserwägung 19 der angefochtenen Entscheidung erwähnt, geht aus den im Rahmen der Nachprüfung erlangten Unterlagen hervor, dass beschlossen worden war, nicht alle Code-Sharing-Vereinbarungen von Maersk Air unmittelbar zu beenden, sondern auf bestimmten Strecken beizubehalten, um „Probleme mit der Kommission“ zu vermeiden. Im Übrigen haben, wie die Klägerin selbst eingeräumt hat, Maersk Air und SAS zunächst versucht, sich über den Betrieb dieser Strecke zu verständigen, und erst am 29. Oktober 2000, also nach der von der Kommission am 15. und 16. Juni 2000 durchgeführten Nachprüfung, beschlossen, miteinander zu konkurrieren.

126 Um darzutun, dass die allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung keine Auswirkungen auf den Markt gehabt habe, beruft sich die Klägerin schließlich auf eine Studie der Gesellschaft Lexecon, wonach die tatsächlichen Auswirkungen der Vereinbarung auf die Tarife der Strecken ab Dänemark gering gewesen seien. Abgesehen davon, dass diese von der Klägerin in Auftrag gegebene Studie erst im Stadium der Erwiderung vorgelegt worden ist, ohne dass die Klägerin, wie Artikel 48 § 1 der Verfahrensordnung des Gerichts dies verlangt, die Verspätung begründet hätte, genügt der Hinweis darauf, dass die festgestellte Zuwiderhandlung in einer Marktaufteilung besteht und daher nicht unmittelbar die von den am Kartell beteiligten Parteien angewandten Tarife betrifft und sich die Parteien dieser Marktaufteilung entsprechend verhalten haben.

127 Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Studie nur die Auswirkungen der Vereinbarung auf die von SAS angewandten Preise behandelt, obwohl die

Wettbewerbsverbotsklausel gegenseitig war und außerdem vereinbart worden war, dass SAS nicht die von Maersk Air betriebenen Strecken nach und von Billund befliegen würde. Es ist aber klar, dass SAS ohne eine Vereinbarung einen erheblichen Konkurrenzdruck auf Maersk Air hätte ausüben können. Weder die Studie noch die Klägerin führen einen Gesichtspunkt an, der dartun könnte, dass die Vereinbarung in dieser Hinsicht keine Auswirkungen gehabt hätte.

128 Auch wenn außerdem die Studie aufzeigt, dass die Tarife von SAS auf den von der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung betroffenen Routen ab Dänemark im Vergleich zu den Tarifen, die SAS auf den von dieser Vereinbarung nicht erfassten Strecken ab Schweden und Norwegen angewandt hat, stabil geblieben sind, so vergleicht sie doch nur die Preise auf 20 Strecken, die unter den 105 von SAS angeflogenen Zielorten ausgewählt worden sind, und weist nicht nach, dass die Wettbewerbsbedingungen auf den betroffenen und den nicht betroffenen Märkten vergleichbar waren. Die Studie zeigt im Übrigen, dass sich die Tarife in den beiden Regionen unterschiedlich entwickelt haben, wobei die Tarife auf den Strecken ab Dänemark gegenüber denen auf den Strecken ab Schweden und Norwegen von 1996 bis 1999 gestiegen und sodann bis zum Jahr 2000 gefallen sind.

129 Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Rügen der Klägerin, mit denen dargetan werden soll, dass die Kommission die Auswirkungen der Verstöße auf den Markt falsch beurteilt habe, zurückzuweisen sind.

130 Jedenfalls ist daran zu erinnern, dass die Kommission nach gefestigter Rechtsprechung nicht verpflichtet ist, die konkreten Auswirkungen einer Vereinbarung zu beweisen, wenn diese einen eindeutig wettbewerbswidrigen Zweck verfolgt. So hat das Gericht in dem oben in Randnummer 83 angeführten Urteil Michelin/Kommission (Randnrn. 258 und 259) auf das Argument der Klägerin, dass der Ausgangsbetrag wegen der tatsächlichen Auswirkungen der Zuwiderhandlung deutlich geringer hätte sein müssen, darauf hingewiesen, dass die Kommission in ihrer Entscheidung die konkreten Wirkungen der fraglichen missbräuchlichen Praktiken nicht geprüft hatte und dies übrigens auch nicht musste und dass, auch wenn die Kommission einige Vermutungen über die Wirkungen der missbräuch-

lichen Verhaltensweisen geäußert hatte, die Schwere der Zuwiderhandlung anhand der Art und des Zwecks der missbräuchlichen Verhaltensweisen festgestellt wurde. Sodann hat das Gericht ausgeführt, dass Gesichtspunkte, die den Gegenstand eines Verhaltens betreffen, für die Festsetzung der Geldbuße größere Bedeutung haben können als solche, die die Wirkungen des Verhaltens betreffen. Ebenso hat das Gericht in dem oben in Randnummer 83 angeführten Urteil Thyssen Stahl/Kommission in den Randnummern 635 und 636 wie folgt entschieden:

„[Zur Feststellung einer Zuwiderhandlung gegen Artikel 65 § 1 [EGKS-Vertrag bedarf es] nicht des Nachweises, dass das fragliche Verhalten eine wettbewerbswidrige Wirkung hatte. Gleiches gilt für die Festsetzung einer Geldbuße gemäß Artikel 65 § 5 [EGKS-Vertrag]. Folglich ist die mögliche Auswirkung einer Vereinbarung oder einer verabredeten Praktik auf den normalen Wettbewerb bei der Beurteilung der angemessenen Höhe der Geldbuße kein ausschlaggebendes Kriterium. Wie die Kommission zu Recht ausgeführt hat, können Gesichtspunkte, die die Intention und damit den Gegenstand eines Verhaltens betreffen, größere Bedeutung haben als solche, die dessen Wirkungen betreffen ...; dies gilt vor allem, wenn es sich dem Wesen nach um schwere Zuwiderhandlungen wie die Preisfestsetzung und die Marktaufteilung handelt.“

- <sup>131</sup> Im vorliegenden Fall ist unbestreitbar, dass die beanstandeten Vereinbarungen, da sie eine Marktaufteilung vorsahen, einen eindeutig wettbewerbswidrigen Zweck hatten.

— Zum Vergleich mit der Sache „Griechische Fährschiffe“

- <sup>132</sup> Was das Argument angeht, das auf einen Vergleich mit der Sache „Griechische Fährschiffe“ gestützt ist, in der die Kommission die Zuwiderhandlung als „schwer“ und nicht als „besonders schwer“ qualifiziert hat, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung die frühere Entscheidungspraxis der Kommission nicht selbst den rechtlichen Rahmen für Geldbußen in Wettbewerbssachen bildet, da dieser in der Verordnung Nr. 17 oder in entsprechenden branchenspezifischen Verordnungen wie im vorliegenden Fall der Verordnung Nr. 3975/87 und in den Leitlinien geregelt ist (oben in Randnr. 75 angeführtes Urteil LR AF 1998/

Kommission, Randnrn. 234 und 337, und oben in Randnr. 83 angeführtes Urteil Michelin/Kommission, Randnr. 254). Daher ist die Kommission nicht deshalb, weil sie in der Vergangenheit der Ansicht war, dass bestimmte Arten von Zuwiderhandlungen als „schwer“ einzustufen seien, daran gehindert, diese in einem späteren Fall als „besonders schwer“ anzusehen, wenn sich das als erforderlich erweist, um die Durchführung der gemeinschaftlichen Wettbewerbspolitik sicherzustellen (oben in Randnr. 32 angeführtes Urteil Musique Diffusion Française u. a./Kommission, Randnrn. 105 bis 108, und Urteil Lysin, Randnr. 56).

- 133 Daraus folgt, dass der Vergleich mit der Sache „Griechische Fährschiffe“, in der die Kommission die Zuwiderhandlung als „schwer“ eingestuft hat, nicht den Nachweis erbringen kann, dass die Kommission die in der vorliegenden Rechtsache in Rede stehende Zuwiderhandlung nicht als „besonders schwer“ einstufen konnte.
- 134 Sodann ist festzustellen, dass der Vergleich der beiden Sachen jedenfalls nicht den Nachweis erbringen kann, dass die in Rede stehenden Zuwiderhandlungen als „schwer“ hätten eingestuft werden müssen.
- 135 Denn abgesehen davon, dass die Entscheidung „Griechische Fährschiffe“ eine Preisabsprache auf drei Seeverbindungen zwischen Patras (Griechenland) und drei italienischen Häfen betraf und nicht wie die vorliegende Entscheidung spezielle Vereinbarungen über bestimmte Strecken und eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung, waren, wie die Kommission in Begründungserwägung 98 der angefochtenen Entscheidung zutreffend bemerkt hat, die Auswirkungen der Zuwiderhandlungen in der Sache „Griechische Fährschiffe“, bei der es um die Preisfestsetzung ging, begrenzter als im vorliegenden Fall.
- 136 Erstens hatten in dieser Sache die am Kartell beteiligten Parteien nicht alle rechtswidrigen Vereinbarungen durchgeführt und sich einen Preiswettbewerb geliefert, indem sie Rabatte anboten.

- 137 Zweitens hatten die griechischen Behörden die Verkehrsunternehmen während der Zeit der Zuwiderhandlung darin bestärkt, die vereinbarten Preiserhöhungen auf die Inflationsrate zu beschränken, so dass die verabredeten Tarife weiterhin zu den niedrigsten Tarifen der Gemeinschaft im Bereich des innergemeinschaftlichen Seeverkehrs gehörten. Die Klägerin hat aber in keiner Weise dargetan, dass dies im vorliegenden Fall ebenso sei.
- 138 Drittens waren zwar die drei Strecken, bezüglich deren in der Sache „Griechische Fährschiffe“ die Zuwiderhandlungen festgestellt worden waren (Ancona–Patras, Bari–Patras und Brindisi–Patras), gemessen am Passagieraufkommen von vergleichbarer Größe wie die Strecken Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt, doch ist daran zu erinnern, dass im vorliegenden Fall die Marktaufteilung zwischen SAS und Maersk Air noch zahlreiche andere Strecken betroffen hat. Die zwischen SAS und Maersk Air geschlossenen horizontalen Vereinbarungen haben dadurch, dass sie dafür gesorgt haben, dass Maersk Air auf den Strecken nach und/oder von Kopenhagen nicht mit SAS konkurrierte und SAS auf den Strecken nach und/oder von Billund nicht mit Maersk Air konkurrierte, den Wettbewerb auf einer großen Anzahl von Strecken nach und/oder von Dänemark eingeschränkt, einschließlich der Strecken zwischen Dänemark und den anderen Mitgliedstaaten, zwischen Dänemark und den Mitgliedern des EWR sowie zwischen Dänemark und der übrigen Welt. Da SAS und Maersk Air die beiden wichtigsten Fluggesellschaften Dänemarks sind und Kopenhagen und Billund die beiden größten Flughäfen des Landes, waren die Auswirkungen dieser Aufteilung im gesamten EWR und darüber hinaus zu spüren, was in der Sache „Griechische Fährschiffe“ nicht der Fall war.
- 139 Außerdem ist klarzustellen, dass die Kommission in der Entscheidung „Griechische Fährschiffe“ der Auffassung war, dass die Preisvereinbarung naturgemäß eine besonders schwere Zuwiderhandlung darstelle, und nur aufgrund besonderer Umstände zu dem Ergebnis gelangte, dass es sich um eine „schwere“ Zuwiderhandlungen handelte. Wie sich aber aus Begründungserwägung 148 der Entscheidung „Griechische Fährschiffe“ ergibt, liegen die drei Faktoren, die die Kommission damals veranlasst hatten, die Schwere der Zuwiderhandlung geringer anzusetzen, im vorliegenden Fall nicht vor. Die Klägerin bestreitet nicht das Fehlen der ersten beiden Faktoren im vorliegenden Fall (d. h., dass sich die Parteien trotz der Vereinbarungen einen Preiswettbewerb geliefert hatten und dass die Tarife aufgrund

des von den nationalen Behörden ausgeübten Druckes weiterhin zu den niedrigsten Tarifen in der Gemeinschaft gehörten). Wenn sich die Klägerin auf den dritten Faktor beruft, so tut sie dies allerdings, wie oben entschieden worden ist, zu Unrecht, da die im vorliegenden Fall begangene Zuwiderhandlung in räumlicher Hinsicht umfangreicher ist als die, um die es in der Entscheidung „Griechische Fährschiffe“ ging.

#### Schlussfolgerung zur Einstufung der Verstöße

- 140 Aus dem Vorstehenden folgt, dass die Sache „Griechische Fährschiffe“ nicht nur keine brauchbare Grundlage für eine andere Einstufung der im vorliegenden Fall in Rede stehenden Zuwiderhandlungen darstellt, sondern im Gegenteil sogar geeignet ist, die Richtigkeit der Einstufung der Zuwiderhandlung als „besonders schwer“ zu bestätigen, da die spezifischen Umstände, die es in der Sache „Griechische Fährschiffe“ ermöglicht hatten, die Schwere der Zuwiderhandlung niedriger anzusetzen, im vorliegenden Fall nicht gegeben sind und die hier in Rede stehenden Zuwiderhandlungen offensichtlich eine viel umfangreichere räumliche Tragweite haben.
- 141 Unter diesen Umständen ist die Kommission aufgrund der Art der Zuwiderhandlung, der Größe des räumlich relevanten Marktes und der Auswirkungen der Zuwiderhandlung auf den Markt zu Recht zu dem Ergebnis gelangt, dass SAS und Maersk Air eine besonders schwere Zuwiderhandlung begangen hatten.
- 142 Keines der von der Klägerin angeführten anderen Argumente kann diese Analyse in Frage stellen.
- 143 Was zunächst das Argument angeht, dass der Umstand, dass die Kommission die Ausgangsbasis der Geldbuße von Maersk Air auf 14 Mio. Euro angesetzt habe, zur Folge habe, dass die Zuwiderhandlung als „schwer“ und nicht als „besonders schwer“ einzustufen sei, da die Leitlinien den Mindestbetrag der Geldbuße für als „besonders schwer“ eingestufte Verstöße auf 20 Mio. Euro festlege, so ist lediglich darauf

hinzuweisen, dass die Schwere der Zuwiderhandlung die Höhe der Geldbuße bestimmt und nicht umgekehrt. Wie oben ausgeführt worden ist, hat die Kommission in Begründungserwägung 102 der angefochtenen Entscheidung zutreffend festgestellt, dass die zwischen SAS und Maersk Air geschlossene Marktaufteilungsvereinbarung eine besonders schwere Zuwiderhandlung war.

144 Zu dem Argument, dass die Klägerin aufgrund der Zuwiderhandlungen keine unrechtmäßigen Gewinne erzielt habe und die Kommission daher nicht die Bestimmung der Leitlinien habe anwenden können, wonach „der Grundbetrag erhöht werden kann, falls es erforderlich ist, die Geldbuße zu erhöhen, um den Betrag der aufgrund der Verstöße unrechtmäßig erzielten Gewinne zu übertreffen“, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass diese Rüge auf einem falschen Verständnis sowohl der Leitlinien als auch der angefochtenen Entscheidung beruht. Die Leitlinien sehen nämlich im Rahmen erschwerender Umstände — und nicht im Rahmen der Beurteilung der Schwere des Verstoßes — in Nummer 2 fünfter Gedankenstrich die Möglichkeit vor, die Geldbuße zu erhöhen, um den Betrag der aufgrund der Verstöße unrechtmäßig erzielten Gewinne zu übertreffen. Wie in Begründungserwägung 116 der angefochtenen Entscheidung ausdrücklich erwähnt wird, bestanden aber nach Ansicht der Kommission im vorliegenden Fall keine erschwerenden Umstände, weshalb sie die gegen die Klägerin verhängte Geldbuße nicht unter Berücksichtigung der von ihr erzielten unrechtmäßigen Gewinne erhöht hat. Folglich ist die Rüge zurückzuweisen.

145 Im Übrigen prüft das Gericht das Argument jedenfalls nicht als ein solches, mit dem dargetan werden soll, dass die Zuwiderhandlung nicht als „besonders schwer“ einzustufen war, sondern als einen gesonderten Klagegrund, wonach die Geldbuße der Klägerin übermäßig hoch festgesetzt worden sei, weil sie auf der irrigen Annahme beruht habe, dass der Rückzug von Maersk Air von der Strecke Kopenhagen–Stockholm der Klägerin einen zusätzlichen Erlös in Höhe von [...] DKK verschafft habe.

146 Insoweit ist daran zu erinnern, dass nach der Rechtsprechung (oben in Randnr. 75 angeführtes Urteil GMA CGM u. a./Kommission, Randnr. 340, und oben in Randnr. 64 angeführtes Urteil Deutsche Bahn/Kommission, Randnr. 127) die Tatsache, dass ein Unternehmen aus der Zuwiderhandlung keinen Vorteil gezogen hat, der Verhängung einer Geldbuße nicht entgegensteht, andernfalls diese ihren abschreckenden Charakter verlieren würde (Urteil des Gerichtshofes vom 17. Juli

1997 in der Rechtssache C-219/95 P, Ferriere Nord/Kommission, Slg. 1997, I-4411, Randnrn. 46 und 47). Folglich braucht die Kommission für die Festsetzung der Geldbußen weder nachzuweisen, dass die Zuwiderhandlung den betreffenden Unternehmen einen unrechtmäßigen Vorteil verschafft hat, noch gegebenenfalls das Fehlen eines aus der fraglichen Zuwiderhandlung gezogenen Vorteils zu berücksichtigen (Urteil des Gerichts vom 15. März 2000 in den Rechtssachen T-25/95, T-26/95, T-30/95 bis T-32/95, T-34/95 bis T-39/95, T-42/95 bis T-46/95, T-48/95, T-50/95 bis T-65/95, T-68/95 bis T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 und T-104/95, Cimenteries CBR u. a./Kommission, Slg. 2000, II-491, im Folgenden: Urteil Zement, Randnr. 4881).

147 Es heißt zwar in Nummer 5 Buchstabe b der Leitlinien, die eine Reihe allgemeiner Bemerkungen enthält, dass nach „Durchführung der ... Berechnungen ... es je nach Fall angezeigt sein [kann], im Hinblick auf die entsprechende Anpassung der vorgesehenen Geldbußen einige objektive Faktoren zu berücksichtigen, wie z. B. ein besonderer wirtschaftlicher Zusammenhang, die von den Beteiligten an dem Verstoß eventuell erzielten wirtschaftlichen oder finanziellen Vorteile“ Wie bereits entschieden worden ist, bedeuten diese Angaben jedoch nicht, dass sich die Kommission für die Zukunft verpflichtet hat, unter allen Umständen zur Festsetzung der Geldbuße den mit der festgestellten Zuwiderhandlung zusammenhängenden finanziellen Vorteil zu ermitteln. In ihnen kommt lediglich ihr Wille zum Ausdruck, diesen Faktor stärker zu berücksichtigen und bei der Berechnung der Geldbußen zugrunde zu legen, soweit sie in der Lage war, ihn — sei es auch nur annähernd — zu ermitteln (Urteil Zement, Randnr. 4885).

148 Daher ist zunächst zu prüfen, ob die angefochtene Entscheidung die Vorteile, die die am Kartell beteiligten Parteien aus den Zuwiderhandlungen gezogen haben, bei der Bestimmung der Schwere der Zuwiderhandlung tatsächlich berücksichtigt hat.

149 Die Kommission hat unter der Überschrift „Die tatsächlichen Auswirkungen des Verstoßes“ in dem die Schwere der Zuwiderhandlung betreffenden Abschnitt der angefochtenen Entscheidung in den Begründungserwägungen 92 und 93 zunächst festgestellt, dass die „sichtbarsten Ergebnisse des Verstoßes ... wie folgt [ausgesehen hätten]: Maersk Air zog sich ... von der Strecke Kopenhagen–Stockholm zurück ... SAS [stellte] seinen Flugbetrieb auf der Route Kopenhagen–Venedig und ... auf der Route Billund–Frankfurt ein ... Auf [der] Strecke [Kopenhagen–Stockholm] steigerte SAS [ihren] Marktanteil von [...] % auf [...] % ...“ Diese Auswirkungen



stehen fest und zeigen bereits, dass SAS aus der Zuwiderhandlung einen unbestrittenen Vorteil dadurch gezogen hat, dass sie ihren Marktanteil vergrößert hat. In Begründungserwägung 94 der angefochtenen Entscheidung führt die Kommission weiter aus: „In der Verhandlungsphase wurde die Tatsache, dass Maersk Air Stockholm und Oslo ‚ausklammern‘ würde, von den Parteien ausgehend von dem bekannten Passagieraufkommen und der Möglichkeit einer Preiserhöhung von [...] DKK so bewertet, dass sich daraus für SAS ein zusätzlicher Jahreserlös von ca. [...] DKK (ca. [...] EUR) ergeben würde.“ In Begründungserwägung 95 heißt es: „Da die umfassende Marktaufteilung zwischen SAS und Maersk Air eine große Zahl von Flugverbindungen nach und von Dänemark betrifft, geht die Kommission davon aus, dass die Gewinne, die SAS im Ergebnis des Verstoßes zufließen, über den Schätzwert hinausgehen.“ Infolgedessen kann angenommen werden, dass die Kommission bis zu einem gewissen Grad die Vorteile berücksichtigt hat, die die am Kartell beteiligten Parteien aufgrund der Zuwiderhandlungen erzielen konnten, wobei dieser Umstand nicht der Ausgangspunkt für die Bestimmung der Geldbuße, sondern höchstens ein Faktor war, der bei der Bestimmung der Schwere der Zuwiderhandlung berücksichtigt wurde und damit bei der Berechnung der Geldbuße eine gewisse Rolle gespielt hat.

- 150 Die Klägerin bestreitet, dass die Zuwiderhandlung zu einer Steigerung ihres Jahreserlöses um [...] DKK geführt habe.
- 151 Insoweit ist erstens darauf hinzuweisen, dass es in Begründungserwägung 94 der angefochtenen Entscheidung nur heißt, dass in „der Verhandlungsphase ... die Tatsache ... von den Parteien ... so bewertet [wurde]“. Es handelt sich also nicht um eine Bewertung der Kommission, sondern um eine von den Parteien bei der Aushandlung der Vereinbarungen selbst vorgenommene Bewertung.
- 152 Zweitens ist diese Bewertung, wie sich aus Begründungserwägung 53 der angefochtenen Entscheidung ergibt, im Protokoll der Sitzung der Projektmanagergruppe (SAS/Maersk Air) vom 25. August 1998 enthalten. Entgegen dem Vorbringen der Klägerin handelt es sich daher nicht um eine „beiläufige Bemerkung eines Vertreters von Maersk [Air]“, sondern um das Protokoll einer Sitzung, an der SAS teilgenommen hat.

- 153 Drittens geht, auch wenn die Klägerin erklärt, diese Bewertung sei in einem von Maersk Air verfassten Dokument enthalten und zu keiner Zeit von SAS gebilligt worden, doch aus den Antworten auf die schriftlichen Fragen des Gerichts hervor, dass dieses Schriftstück der Mitteilung der Beschwerdepunkte beigelegt war und die Parteien die in dieser Mitteilung geschilderten Tatsachen und Zuwiderhandlungen anerkannt haben.
- 154 Viertens macht die Klägerin geltend, dass die Information durch die Tatsache widerlegt werde, dass sich die Tarife auf der Strecke Kopenhagen–Stockholm nicht anders entwickelt hätten als die Tarife auf vergleichbaren Strecken, die vom Kartell nicht betroffen gewesen seien. Dieses Argument ist bereits in den Ausführungen zu den tatsächlichen Auswirkungen der Zuwiderhandlungen zurückgewiesen worden, u. a. weil die Strecken Kopenhagen–Oslo und Stockholm–Oslo in Anbetracht der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung und der Tatsache, dass sich Maersk Air nach dem in Begründungserwägung 53 der angefochtenen Entscheidung angeführten Protokoll der Sitzung vom 25. August 1998 verpflichtet hatte, auf Oslo zu verzichten, nicht als nicht von dem Kartell betroffen angesehen werden können.
- 155 Fünftens trägt die Klägerin in ihrer Erwiderung vor, dass die geschätzten [...] DKK auf [...] DKK reduziert werden müssten, weil die Strecke Kopenhagen–Oslo nie Gegenstand der Marktaufteilung gewesen sei. Wie die Kommission zutreffend hervorhebt, kann dieser Argumentation nicht gefolgt werden, da sie darauf hinausläuft, das Vorliegen oder den Umfang der allgemeinen Marktaufteilungsvereinbarung in Frage zu stellen, und die Klägerin weder die Tatsachen noch die Zuwiderhandlungen bestritten hat. Außerdem hat die Klägerin rechtlich nicht hinreichend nachgewiesen, dass die Strecke nicht Gegenstand der Marktaufteilung war.
- 156 Sechstens ist die Rüge jedenfalls aus dem Grund zurückzuweisen, weil die Klägerin lediglich bestreitet, dass Vorteile aus der Zuwiderhandlung gezogen worden seien, ohne dafür den geringsten Beweis zu liefern. Im Gegenteil hat, wie oben ausgeführt, die Kommission — ohne dass ihr die Klägerin widersprochen hätte — geltend gemacht, dass sich die Prognosen der Parteien als zutreffend erwiesen hätten, da SAS von einem Verlust von 27 Mio. DKK im Jahr 1998 zu einem Gewinn von 36 Mio. DKK im Jahr darauf und zu einem Gewinn von 156 Mio. DKK im Jahr 2000 gelangt sei.

157 Aus alledem folgt, dass der Klagegrund, mit dem geltend gemacht wird, dass die Zuwiderhandlungen als „schwer“ und nicht als „besonders schwer“ hätten eingestuft werden müssen, zurückzuweisen ist.

— Zur Berücksichtigung des Umsatzes

158 Im Rahmen dieses ersten Klagegrundes wirft die Klägerin der Kommission außerdem vor, die Geldbuße anhand des Umsatzes festgesetzt zu haben, obwohl die Leitlinien nicht auf den Umsatz Bezug nähmen, und insoweit einen Fehler begangen zu haben, als sie den konsolidierten Umsatz der SAS-Gruppe mit dem von Maersk Air verglichen habe, ohne zu berücksichtigen, dass Maersk Air zur A.P. Møller-Gruppe gehöre.

159 Diese Rüge ist im Rahmen dieses ersten Klagegrundes, der die Bestimmung der Schwere der Zuwiderhandlungen betrifft, irrelevant. Das Gericht wird sie jedoch im Folgenden als eigenständigen Klagegrund prüfen.

160 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die Leitlinien einen neuen Ansatz für die Festsetzung von Geldbußen eingeführt haben. Während nämlich die Praxis der Kommission vorher darin bestanden hatte, die Geldbuße im Verhältnis zum Umsatz der betroffenen Unternehmen festzusetzen, beruhen die Leitlinien eher auf dem Pauschalierungsgrundsatz, wobei der Ausgangsbetrag nunmehr je nach der eigentlichen Schwere der Zuwiderhandlung absolut bestimmt, dann je nach der Dauer erhöht und schließlich je nach den erschwerenden oder mildernden Umständen angepasst wird. Diese Methode ist in der Rechtsprechung ausdrücklich anerkannt worden (vgl. insbesondere Urteil Graphitelektroden, Randnrn. 189 bis 193). Bei der in den Leitlinien vorgesehenen Methode spielt der Umsatz nur als sekundäres Kriterium für die Änderung der Geldbuße innerhalb der Beträge eine Rolle, die in den Leitlinien für die verschiedenen Gruppen von Verstößen („minder schwer“, „schwer“ und „besonders schwer“) vorgesehen sind.

161 Entgegen dem Vorbringen der Klägerin hat die Kommission, wie sich aus den Begründungserwägungen 87 bis 103 der angefochtenen Entscheidung ergibt, keine Berechnungsmethode angewandt, die auf dem betreffenden Umsatz beruht, sondern ist von der Einstufung der Zuwiderhandlung — die im vorliegenden Fall als „besonders schwer“ angesehen wurde — ausgegangen und hat dann entsprechend den Leitlinien in den Begründungserwägungen 104 bis 106 der angefochtenen Entscheidung die tatsächlichen Auswirkungen des wettbewerbswidrigen Verhaltens jedes der beiden Unternehmen berücksichtigt, wobei sie der Tatsache Rechnung getragen hat, dass ein beträchtlicher Größenunterschied zwischen beiden bestand.

162 So hat die Kommission, obwohl sie ausdrücklich der Ansicht war, dass die Parteien den gleichen Verstoß begangen hatten, und trotz des Gleichgewichts, das in der Vereinbarung insoweit hergestellt wurde, als die Vereinbarung grundsätzlich beiden Unternehmen Vorteile derselben Größenordnung verschaffen sollte, nach Begründungserwägung 104 der angefochtenen Entscheidung folgende Faktoren berücksichtigt:

„— SAS ist die größte Fluggesellschaft Skandinaviens und Maersk Air wesentlich kleiner. Im Jahr 2000 erzielte SAS einen Umsatz von 4,917 Mrd. EUR und damit das 10,7fache von Maersk Air (458,6 Mio. EUR). Der von SAS in Dänemark erzielte Umsatz (757,6 Mio. EUR) ist immer noch das 1,65fache von Maersk Air's Umsatz.

— Die geltende Vereinbarung erweiterte die Marktmacht von SAS: Zum einen bezog [sie] die Strecken in das SAS-Netz ein, auf denen die Parteien Code-Sharing betrieben (SAS legte ihren Code auf Strecken von Maersk Air, aber Maersk Air legte seinen Code nicht auf die SAS-Strecken); zum anderen konnte das SAS-Vielfliegerprogramm auf Strecken von Maersk Air genutzt werden, und zwar sowohl zum Erwerb als auch zum Einlösen von Punkten.“

- 163 Die Kommission hat daher in Begründungserwägung 105 der angefochtenen Entscheidung angenommen, dass „den von SAS begangenen Verstößen ein größeres Gewicht beigemessen [werde] als denen, die Maersk Air begangen hat“, was „jedoch nicht [bedeute], dass das Verhältnis zwischen den Geldbußen bei den beiden Unternehmen genau dem Verhältnis ihrer Umsätze entsprechen sollte“. In Anbetracht der unterschiedlichen Größe der am Kartell beteiligten Parteien und der Notwendigkeit, Geldbußen in einer Höhe festzusetzen, die eine hinreichend abschreckende Wirkung entfaltet, hat die Kommission in Begründungserwägung 106 der angefochtenen Entscheidung als angemessene Ausgangsbasis für die Geldbußen 35 Mio. Euro für SAS und 14 Mio. Euro für Maersk Air angesetzt.
- 164 Aus diesen Passagen der angefochtenen Entscheidung ergibt sich, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Klägerin die Geldbuße nicht eher anhand des Gesamtumsatzes als anhand des auf dem betreffenden Markt, d. h. auf dem Markt mit Bezug zu Dänemark, erzielten Umsatzes ermittelt hat, sondern beide Arten von Umsätzen berücksichtigt hat, um die Ausgangsbasis für die Geldbuße, die gegen jede der beiden am Kartell beteiligten Parteien, die dieselbe Art von Zuwiderhandlung begangen hatten, verhängt wurde, bis zu einem gewissen Grad anzupassen.
- 165 Insoweit ist daran zu erinnern, dass die Kommission nach der Rechtsprechung bei der Festsetzung der Geldbußen über ein weites Ermessen verfügt und dass sie insbesondere die eine oder die andere Umsatzart je nach den Umständen der einzelnen Sache heranziehen kann. So hat das Gericht nach dem Hinweis darauf, dass die einzige ausdrückliche Bezugnahme auf den Umsatz in Artikel 15 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 die Obergrenze betrifft, die eine Geldbuße nicht übersteigen darf, und dass bei dieser Obergrenze auf den Gesamtumsatz abzustellen ist (oben in Randnr. 32 angeführtes Urteil *Musique Diffusion Française u. a./Kommission*, Randnr. 119), entschieden, dass die Kommission „[i]nnerhalb dieser Grenze ... den Umsatz, den sie hinsichtlich des geografischen Gebietes und der betroffenen Produkte als Bemessungsgrundlage für die Festsetzung der Geldbuße heranziehen will, grundsätzlich frei wählen [kann] (Zement-Urteil, ... Randnr. 5023), ohne dass sie verpflichtet wäre, genau auf den Gesamtumsatz oder den auf dem relevanten räumlichen oder Produktmarkt erzielten Umsatz abzustellen“, und dass „die Leitlinien zwar nicht vor[sehen], dass die Geldbußen anhand eines bestimmten Umsatzes berechnet werden, ... der Heranziehung eines solchen Umsatzes aber auch nicht entgegen[stehen], sofern die von der Kommission getroffene Wahl nicht offensichtlich ermessensfehlerhaft ist“ (Urteil *Graphitelektroden*, Randnr. 195).

- 166 Daraus folgt, dass die Kommission bei der Bestimmung der Höhe der Geldbuße den Umsatz ihrer Wahl berücksichtigen kann, sofern dieser nach den Umständen des Falles nicht unangemessen erscheint. Ebenso ist die Kommission nach der Rechtsprechung bei der Ermittlung der Höhe der Geldbußen für den Fall, dass Geldbußen gegen mehrere an der gleichen Zuwiderhandlung beteiligte Unternehmen festgesetzt werden, nicht verpflichtet, dafür zu sorgen, dass in den Endbeträgen der Geldbußen alle Unterschiede in Bezug auf den Gesamtumsatz der betreffenden Unternehmen zum Ausdruck kommen (oben in Randnr. 75 angeführtes Urteil CMA CGM u. a./Kommission, Randnr. 385 und die dort zitierte Rechtsprechung).
- 167 Da die Klägerin weder nachgewiesen hat, dass die Kommission einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen hat, noch auch nur dargelegt hat, inwiefern die von der Kommission getroffene Wahl unangemessen sein soll, ist ihre Rüge zurückzuweisen.
- 168 Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Ausgangsbasis für die Festsetzung der Geldbußen, die mit 35 Mio. Euro für SAS und 14 Mio. Euro für Maersk Air angesetzt wurde, 4,62 % und 3,05 % des jeweils in Bezug auf Dänemark erzielten Umsatzes oder 0,7 % und 3,05 % ihres jeweiligen Gesamtumsatzes darstellt. Betrachtet man den in Bezug auf Dänemark erzielten Umsatz, so ist die Klägerin mit einer etwas höheren Geldbuße belegt worden als Maersk Air (4,62 % gegenüber 3,05 %), während sie, wenn man auf den Gesamtumsatz abstellt, mit einer weit weniger schweren Geldbuße belegt worden ist als Maersk Air (0,7 % gegenüber 3,05 %). Aus der angefochtenen Entscheidung ergibt sich aber zum einen, dass sich die Kommission, wozu sie berechtigt war, eher auf die beiden Umsatzarten gestützt hat, und zum anderen ist, da die am Kartell beteiligten Parteien die gleiche Zuwiderhandlung begangen haben und daraus im gleichen Maße Vorteile zogen und die Leitlinien auf dem Pauschalierungsgrundsatz beruhen, wonach die Geldbuße mehr nach der Schwere der Zuwiderhandlung als nach dem Umsatz der betroffenen Unternehmen bestimmt wird, nicht davon auszugehen, dass die im vorliegenden Fall angesetzte Ausgangsbasis mit einem offensichtlichen Beurteilungsfehler behaftet wäre oder gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung verstieße.

169 Die Klägerin beanstandet offenbar, dass die Kommission eher den Gesamtumsatz als den in Bezug auf Dänemark erzielten Umsatz berücksichtigt habe. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die Kommission bei der Berechnung der Geldbuße für ein Unternehmen nach ständiger Rechtsprechung u. a. seine Größe und Wirtschaftskraft berücksichtigen kann (oben in Randnr. 32 angeführtes Urteil *Musique Diffusion Française u. a./Kommission*, Randnr. 120, und Urteil des Gerichts vom 13. Dezember 2001 in der Rechtssache T-48/98, *Acerinox/Kommission*, Slg. 2001, II-3859, Randnrn. 89 und 90). Was die Bemessung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Mitglieder eines Kartells angeht, so hat die Rechtsprechung außerdem die Relevanz des Gesamtumsatzes anerkannt (Urteil des Gerichtshofes vom 16. November 2000 in der Rechtssache C-291/88 P, *Sarrió/Kommission*, Slg. 2000, I-9991, Randnrn. 85 und 86). Das Argument ist daher, auch abgesehen davon, dass sich die Kommission nicht allein auf den Gesamtumsatz gestützt hat, zurückzuweisen.

170 Soweit schließlich die Klägerin mit der Rüge, auch wenn dies nicht klar ausgesprochen wird, der Kommission eher vorwerfen sollte, dass sie die Zugehörigkeit von Maersk Air zur A.P. Møller-Gruppe nicht berücksichtigt habe, genügt, wie die Kommission zutreffend bemerkt hat, die Feststellung, dass die anderen Mitglieder der A.P. Møller-Gruppe in ganz anderen Wirtschaftszweigen als dem Luftverkehr, wie dem Seeverkehrs- und dem Energiesektor, tätig waren und dass die Kommission die Zugehörigkeit von Maersk Air zu dieser Gruppe berücksichtigt hat, um in Begründungserwägung 118 der angefochtenen Entscheidung in Bezug auf die Tatsache, dass es sich um die erste Zuwiderhandlung von Maersk Air gehandelt hatte, das Vorliegen eines mildernden Umstands zu verneinen. Selbst wenn die Kommission einen Fehler zugunsten von Maersk Air begangen hätte, indem sie deren Zugehörigkeit zur A.P. Møller-Gruppe nicht berücksichtigt hätte, so könnte dies jedenfalls keinen triftigen Grund für eine Herabsetzung der gegen die Klägerin verhängten Geldbuße darstellen, da sich niemand auf eine zugunsten eines Anderen begangene Rechtswidrigkeit berufen kann.

171 Aus dem Vorstehenden folgt, dass die im Rahmen des ersten Klagegrundes geltend gemachten Rügen und Argumente zurückzuweisen sind.

*Zweiter Klagegrund: Fehlerhafte Beurteilung der Dauer der Zuwiderhandlung*

## Vorbringen der Parteien

- 172 Die Klägerin trägt vor, dass die von der Kommission veranschlagte Dauer der Zuwiderhandlungen — vom 5. September 1998 bis 15. Februar 2001 — falsch sei.
- 173 Zur Frage des genauen Beginns der Zuwiderhandlungen macht die Klägerin geltend, dass der Sachstandsbericht vom 5. September 1998 über eine mögliche Allianz zwischen SAS und Maersk Air, auch wenn er eine Grundsatzvereinbarung über eine große Zahl von Punkten anführe, die später durchgeführt worden seien, nicht als eine Vereinbarung im Sinne von Artikel 81 EG angesehen werden könne. Die zwischen SAS und Maersk Air vereinbarte Marktaufteilung habe eng mit der Kooperationsvereinbarung vom 8. Oktober 1998 zusammengehangen und nicht eigenständig existiert. Der Sachstandsbericht vom 5. September 1998 habe weder eine Vereinbarung noch eine abgestimmte Verhaltensweise dargestellt, da er nur eine mögliche künftige Vorgehensweise genannt habe, deren Durchführung den Abschluss der endgültigen Vereinbarung zur Voraussetzung gehabt habe. Die Zuwiderhandlungen hätten daher frühestens an dem Tag beginnen können, an dem die Parteien die Kooperationsvereinbarung geschlossen hätten, d. h. am 8. Oktober 1998.
- 174 Außerdem trägt die Klägerin in ihrer Erwiderung vor, dass die Kommission bei der Festsetzung von Geldbußen unabhängig davon, wie lange die Zuwiderhandlung gedauert habe, die Dauer der wettbewerbswidrigen Auswirkungen der Vereinbarung im Gegensatz zur Dauer der Zuwiderhandlung zu bestimmen habe. Im vorliegenden Fall habe die beanstandete Vereinbarung unabhängig von den Schlussfolgerungen, zu denen das Gericht in Bezug auf deren Dauer gelange, vor dem 8. Oktober 1998 keine wettbewerbswidrigen Auswirkungen gehabt.



- 175 Zur Frage des Zeitpunkts, zu dem die Zuwiderhandlung beendet worden sei, trägt die Klägerin vor, dass sie im Anschluss an die Nachprüfung, die die Kommission am 15. Juni 2000 an ihrem Sitz vorgenommen habe, jedes gegen Artikel 81 Absatz 1 EG verstoßende Verhalten gegenüber Maersk Air unmittelbar eingestellt habe. So seien alle vorgesehenen Sitzungen mit Maersk Air aufgehoben worden oder hätten in einer kontrollierten Umgebung stattgefunden, wobei die Klägerin von ihren internen und externen Rechtsberatern in der Frage beraten worden sei, inwieweit die mit Maersk Air aufzunehmenden Kontakte zulässig seien.
- 176 Jedenfalls komme in den Schreiben, die Maersk Air am 21. August 2000 an die Kommission und an SAS gerichtet habe, die Selbstverpflichtung von Maersk Air klar zum Ausdruck, jede Zusammenarbeit bei der Preisfestsetzung oder der Marktaufteilung zu beenden.
- 177 Die Zuwiderhandlungen gegen die Wettbewerbsregeln in Form einer Marktaufteilung hätten mit der bloßen Aufhebung der zwischen den Parteien vereinbarten Beschränkungen geendet, und es gebe keine Verpflichtung für die am Kartell beteiligten Parteien, aktiv Maßnahmen zu ergreifen, die darin bestünden, auf einem defizitären Markt erneut Fuß zu fassen.
- 178 Wegen des einseitigen Rückzugs einer der beiden Parteien — Maersk Air — von der Vereinbarung sei Artikel 81 EG ab 21. August 2000 nicht mehr anwendbar gewesen, auch wenn sich SAS zu diesem Zeitpunkt weiter an die Vereinbarung habe halten wollen.
- 179 Die Kommission könne es nicht ablehnen, die einseitige Erklärung von Maersk Air vom 21. August 2000 als Beweis für deren Rückzug vom Kartell zu berücksichtigen, weil sie zu diesem Zeitpunkt ihre Mitteilung der Beschwerdepunkte noch nicht versandt gehabt habe. Außerdem sei es unlogisch, dass die Kommission dem Schreiben von SAS vom 15. Februar 2001 an Maersk Air Bedeutung beimesse, aber das ähnliche Schreiben, das Maersk Air am 21. August 2000 an SAS gerichtet habe, nicht berücksichtige. Eine solche Unterlassung bedeute, dass die Kommission ihrer Verpflichtung, die ihr gelieferten Informationen zu berücksichtigen, nicht nachgekommen sei.

- 180 Die Kommission habe daher einen Fehler begangen, als sie eine Erhöhung des Betrages der Geldbuße um 45 % anstatt eine Steigerung um 17 % angewandt habe, die dann gegolten hätte, wenn auf die Daten 8. Oktober 1998 und 15. Juni 2000 abgestellt worden wäre.
- 181 Die Kommission hält den zweiten Klagegrund für unbegründet.

### Würdigung durch das Gericht

- 182 Die Klägerin beanstandet die Schlussfolgerungen der Kommission in Bezug auf den Zeitpunkt des Beginns und des Endes der Zuwiderhandlung.
- 183 Was den Zeitpunkt des Beginns der Zuwiderhandlung angeht, so hat die Kommission zu Recht den 5. September 1998 zugrunde gelegt. In dem in Begründungserwägung 50 der angefochtenen Entscheidung wiedergegebenen Sachstandsbericht vom 5. September 1998 heißt es nämlich:

„Da ein Code-Sharing und die Beteiligung von Maersk Air an Eurobonus auf der Strecke CPH–STO zumindest in Phase I (Sommer 1999 bis Winter 1999/2000) und möglicherweise für einen längeren Zeitraum für unmöglich erachtet wird sowie angesichts des erheblichen Risikos von EU-Nachforschungen/-Anforderungen betreffend die Kooperation von Maersk Air und SAS, sollten alle in der mündlichen Grundsatzvereinbarung ... enthaltenen Elemente ab dem Sommer 1999 in einem

Zug verwirklicht werden, einigen wir uns im Prinzip darauf, bestimmte Teile der mündlichen Grundsatzvereinbarung abzuändern ... Somit besteht derzeit Einigkeit über Folgendes:

a) Maersk Air wird seinen Flugbetrieb auf den Strecken CPH–STO und CPH–GVA am 28. März 1999 einstellen.“

- 184 Aus diesem Dokument geht klar hervor, dass die Parteien am 5. September 1998 bereits eine Vereinbarung geschlossen hatten, auch wenn sie, insbesondere um nicht den Verdacht der Kommission auf sich zu lenken, erst später durchgeführt werden sollte, und dass die am Kartell beteiligten Parteien bereits zu diesem Zeitpunkt ihre Autonomie verloren hatten.
- 185 Außerdem ist das Argument der Klägerin, dass diese Marktaufteilung eng mit der Kooperationsvereinbarung vom 8. Oktober 1998 verbunden gewesen sei, zurückzuweisen, da die Klägerin hierfür kein Beweiselement geliefert hat.
- 186 Ebenso ist das Argument, dass die Kommission eher auf die Dauer der Auswirkungen der Zuwiderhandlung als auf die Dauer der Zuwiderhandlung selbst hätte abstellen müssen, offensichtlich unbegründet, da der bloße Abschluss einer Vereinbarung, deren Zweck darin besteht, den Wettbewerb unter Verstoß gegen Artikel 81 Absatz 1 EG einzuschränken, für sich allein eine Verletzung dieser Vorschrift darstellt, unabhängig davon, ob die Vereinbarung wirksam durchgeführt wird (Urteil des Gerichtshofes vom 11. Juli 1989 in der Rechtssache 246/86, Belasco u. a./Kommission, Slg. 1989, 2117, Randnr. 15).
- 187 Schließlich ergibt sich aus Begründungserwägung 108 der angefochtenen Entscheidung, dass Maersk Air in ihrer Antwort auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte eingeräumt hat, dass die Zuwiderhandlungen am 5. September 1998 begonnen hatten.

188 Folglich ist die Rüge eines Irrtums bei der Festsetzung des Beginns der Zuwiderhandlung offensichtlich zurückzuweisen.

189 Im Übrigen weist das Gericht darauf hin, dass die Zuwiderhandlung offenbar sogar schon früher begonnen hat, besonders da die Parteien am 5. September 1998 vereinbart haben, bestimmte Teile ihrer mündlichen Grundsatzvereinbarung abzuändern. Ebenso wird in dem in Begründungserwägung 22 der angefochtenen Entscheidung erwähnten Dokument von Maersk Air vom 8. Januar 1998 auf Verhandlungen verwiesen, die während des gesamten Jahres 1998 geführt worden seien, und auf das gemeinsame Hauptziel der am Kartell beteiligten Parteien, festzulegen, welche Flugstrecken von jeder Partei betrieben werden sollten; ferner wird darin die Forderung von SAS an Maersk Air erwähnt, „den Ausbau von Routen ab Kopenhagen auf ein Maß zu beschränken, das beiderseitig vereinbart wird“.

190 Zur Frage, wann die Zuwiderhandlung geendet hat, trägt die Klägerin in erster Linie vor, dass die Kommission den Tag der Nachprüfungen, also den 15. Juni 2000, hätte zugrunde legen müssen, weil sie von diesem Moment an jede verbotene Verhaltensweise abgestellt habe.

191 Dieses Argument ist zurückzuweisen.

192 Erstens trägt die Klägerin insoweit kein Beweiselement vor, sondern macht nur geltend, dass von diesem Zeitpunkt an alle vorgesehenen Sitzungen mit Maersk Air aufgehoben oder in Anwesenheit ihrer Rechtsberater abgehalten worden seien.

- 193 Zweitens ist der Umstand, dass es keine „verbotenen Sitzungen“ mehr gegeben habe, auch wenn er erwiesen wäre, nicht geeignet, darzutun, dass die geschlossenen und durchgeführten Marktaufteilungsvereinbarungen beendet gewesen wären.
- 194 Drittens kann die Anwesenheit der Rechtsberater der Klägerin nicht als Gewähr für die vollkommene Rechtmäßigkeit dieser Sitzungen betrachtet werden. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass sich insbesondere aus Begründungserwägung 89 der angefochtenen Entscheidung ergibt, dass die Anwälte der am Kartell beteiligten Parteien wesentlich zum Abschluss der verbotenen Vereinbarungen beigetragen haben. So heißt es im Protokoll der Sitzung der Projektmanagergruppe vom 14. August 1998, dass „[d]ie Teile der Dokumente, die eine Zuwiderhandlung gegen Artikel [81] Absatz 1 [EG] darstellen, ... zwar nicht vereinbart und schriftlich niedergelegt werden [können], doch gehen wir davon aus ..., dass sie dennoch schriftlich festgehalten und dann bei den Anwälten beider Seiten hinterlegt werden müssen“. Nach einem weiteren Protokoll hat sich ein Mitarbeiter von SAS „zur künftigen Verteilung des Sachstandsberichts in seiner jetzigen Form“ besorgt geäußert und gewünscht, „dass er geändert wird, wobei bestimmte Abschnitte — wie von den Anwälten empfohlen — herauszunehmen wären“.
- 195 Die Klägerin trägt außerdem vor, dass in den Schreiben, die Maersk Air am 21. August 2000 an die Kommission und SAS gerichtet habe, klar die Selbstverpflichtung von Maersk Air zum Ausdruck komme, jede Kooperation zu beenden.
- 196 Diese Schreiben können jedoch nicht als Beendigung der Vereinbarungen angesehen werden oder den Beweis dafür darstellen, dass sie beendet wurden.
- 197 Zum einen gibt Maersk Air in ihrem Schreiben vom 21. August 2000 an die Kommission lediglich an, dass, „[w]ie auf dem Treffen am 10. August 2000 erklärt wurde, ... Maersk Air ... umgehend die gesamte Kooperation mit SAS betreffend

Marktaufteilung und Preisabsprachen eingestellt [hat]“ und dass sie „mit diesem Schreiben ... diesen Standpunkt von Maersk Air ... bestätigen [könne]“. Wie die Kommission in Begründungserwägung 112 der angefochtenen Entscheidung zutreffend ausgeführt hat, steht dieses Schreiben weder in einem Zusammenhang mit dem Bestehen der Vereinbarungen, noch zeigt es, dass Maersk Air SAS gegenüber eine Beendigung tatsächlich zum Ausdruck gebracht hat.

- 198 Zum anderen äußert sich Maersk Air in ihrem Schreiben vom 21. August 2000 an SAS wie folgt:

„Ich teile hiermit ordnungshalber mit, dass Maersk Air ... der Europäischen Kommission gegenüber bestätigt hat, dass Maersk Air ... sich an keiner Art von Zusammenarbeit mit SAS beteiligt, welche horizontale Preisabsprachen oder Marktaufteilungen beinhaltet.“

- 199 Dieses Schreiben an SAS bringt den Willen, die Vereinbarungen zu beenden, nicht klar und deutlich zum Ausdruck. Es könnte sogar, wie die Kommission in Begründungserwägung 112 der angefochtenen Entscheidung bemerkt, „als Versuch interpretiert werden, SAS in Bezug auf die Erklärungen zu beruhigen, die Maersk Air gegenüber der Kommission abgegeben hatte“, weil „[z]u diesem Zeitpunkt ... die Parteien noch nichts von der Haltung [wussten], die die Kommission in ihrer Mitteilung der Beschwerdepunkte einnehmen würde“.
- 200 Die Kommission ist daher zu Recht zu dem Schluss gelangt, dass die Zuwiderhandlungen frühestens seit dem 15. Februar 2001 als beendet gelten könnten, nämlich als die Klägerin gegenüber Maersk Air erklärt hatte, dass sie sich nicht an die Marktaufteilungsvereinbarungen gebunden fühle. Die Richtigkeit dieser Schlussfolgerung ergibt sich im Übrigen aus dem Antwortschreiben von SAS vom 4. April

2001 auf die Mitteilung der Beschwerdepunkte, worin sie ausführte: „Als der vollständige Umfang des Anteils von SAS an den Zuwiderhandlungen aus der am 2. Februar 2001 eingegangenen Mitteilung der Beschwerdepunkte ersichtlich wurde, stellte der Präsident und CEO von SAS ... gegenüber seinem Partner bei Maersk Air [mit Schreiben vom 15. Februar 2001] klar, dass jedwede Übereinkunft außerhalb des Geltungsbereichs der Kooperationsvereinbarung null und nichtig ist und immer war.“

- 201 Aus dem Vorstehenden folgt, dass der zweite Klagegrund offensichtlich zurückzuweisen ist.

*Dritter Klagegrund: Fehlerhafte Beurteilung der mildernden Umstände*

Zum ersten Teil: Zusammenarbeit von SAS mit der Kommission

— Vorbringen der Parteien

- 202 Die Klägerin trägt vor, die Kommission habe ihr zu Unrecht keine um 10 % niedrigere Festsetzung der Geldbuße aufgrund ihrer Zusammenarbeit gewährt, während sie die gegen Maersk Air verhängte Geldbuße um 25 % niedriger festgesetzt habe, obwohl es keinen wirklichen unterschiedlichen Willen der am Kartell beteiligten Parteien, mit der Kommission zusammenzuarbeiten, gegeben habe, und wenn ein solcher Unterschied festgestellt worden sei, habe er nur zufällig sein können. Während der Nachprüfung an Ort und Stelle habe die Klägerin in vollem Umfang mit der Kommission zusammengearbeitet und ihr für alle Fragen

zur Verfügung gestanden, die sie gestellt habe. Außerdem sei anders als bei der Nachprüfung in den Geschäftsräumen von Maersk Air die Person, die auf ihrer Seite am meisten in die Sache verwickelt gewesen sei, anwesend gewesen und habe die Kommission aktiv unterstützt, so dass die Klägerin keinen Grund gehabt habe, die Kommission ausdrücklich aufzufordern, später noch einmal wiederzukommen.

203 Die Klägerin habe Informationen erteilt, die für die Kommission von Nutzen gewesen seien. Ihrer Ansicht nach hätte ihre Geldbuße in Anbetracht folgender Gesichtspunkte erheblich niedriger festgesetzt werden müssen:

- Bereits zu Beginn der Nachprüfung habe SAS ihre Absicht, mitzuarbeiten, klar zum Ausdruck gebracht und den Nachprüfern unbeschränkt Beistand geleistet;
- auf das Auskunftersuchen vom 1. August 2000 und im weiteren Verlauf des Verfahrens habe SAS „ergänzende Unterlagen“ geliefert, die Schriftstücke — bei denen sogar eine Verpflichtung zur vertraulichen Behandlung bestanden habe — umfasst hätten, aus denen sich ihre Schuld ergeben habe und die das Vorliegen der Zuwiderhandlungen endgültig bewiesen hätten;
- die am Kartell beteiligten Parteien hätten gemeinsam eine ergänzende Anmeldung in Bezug auf die seit der ersten Anmeldung eingetretenen Veränderungen und die Änderungen übersandt, die sie noch hätten anbringen wollen;
- am 27. Oktober 2000 habe SAS der Kommission ein Dokument vorgelegt, in dem sie ihren Standpunkt dargelegt habe, um ihr zu helfen, bestimmte Aspekte des zwischen den Parteien bestehenden Kartells zu verstehen;



- nachdem der Vorstand von SAS die Mitteilung der Beschwerdepunkte erhalten habe, habe er herauszufinden versucht, weshalb und wie es zu den Verstößen gegen die Wettbewerbsregeln habe kommen können, um das Risiko zu verringern, dass solche Zuwiderhandlungen erneut begangen würden;
  
- SAS habe Maersk Air mit Schreiben vom 15. Februar 2001 eindeutig mitgeteilt, dass jede Vereinbarung, die nicht unter die angemeldete Kooperationsvereinbarung falle, null und nichtig sei und dies immer gewesen sei;
  
- am 7. März 2001 hätten die Parteien im Anschluss an Gespräche mit der Kommission zur Frage der Dauer der Zuwiderhandlungen eine gemeinsame Erklärung abgegeben, in der sie erneut bekräftigt hätten, dass alle Zuwiderhandlungen abgestellt worden seien;
  
- in einer Sitzung mit der Kommission am 23. März 2001 habe SAS bestätigt, dass sie die Tatsachen nicht bestreite, dass sie anerkenne, gegen Artikel 81 EG verstoßen zu haben, und dass sie darauf verzichte, in einer mündlichen Anhörung Argumente geltend zu machen.

<sup>204</sup> Die Klägerin ist der Ansicht, dass die Kommission die unterschiedliche Behandlung bei der niedrigeren Festsetzung der Geldbußen, die den beiden am Kartell beteiligten Parteien gewährt worden sei, unzureichend begründet habe.

<sup>205</sup> Die Kommission bestreitet die Begründetheit der Argumentation der Klägerin.

## — Würdigung durch das Gericht

206 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es die Kommission nach Begründungserwägung 125 der angefochtenen Entscheidung für angebracht gehalten hat, gemäß Abschnitt D Nummer 2 der Mitteilung über die Zusammenarbeit die Geldbuße gegenüber Maersk Air um 25 % und die gegenüber SAS um 10 % niedriger festzusetzen. Dagegen wurde den Parteien weder eine niedrigere Festsetzung nach Abschnitt B dieser Mitteilung gewährt (wonach die Geldbuße um mindestens 75 % niedriger festgesetzt werden kann), da keine der Parteien der Kommission die geheime Absprache angezeigt hatte, bevor diese die Nachprüfung vom 15. Juni 2000 vornahm, noch nach Abschnitt C dieser Mitteilung (wonach die Geldbuße um 50 % bis 75 % niedriger festgesetzt werden kann), da die Kommission bereits entscheidende Beweiselemente besaß, die ihr die Eröffnung eines Verfahrens erlaubt hatten. Diese Teile der angefochtenen Entscheidung werden von der Klägerin nicht beanstandet.

207 Abschnitt D der Mitteilung über die Zusammenarbeit sieht vor:

„1. Arbeitet ein Unternehmen mit der Kommission zusammen, ohne dass es alle Voraussetzungen erfüllt, so wird die Höhe der Geldbuße, die ohne seine Mitarbeit festgesetzt worden wäre, um 10 bis 50% niedriger festgesetzt.

2. Dies gilt insbesondere, wenn

— ein Unternehmen der Kommission vor der Mitteilung der Beschwerdepunkte Informationen, Unterlagen oder andere Beweismittel liefert, die zur Feststellung des Vorliegens eines Verstoßes beitragen;

- ein Unternehmen der Kommission nach Erhalt der Mitteilung der Beschwerdepunkte mitteilt, dass es den Sachverhalt, auf den die Kommission ihre Einwände stützt, nicht bestreitet.“

208 Die Kommission war der Ansicht, dass weder SAS noch Maersk Air den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte geschilderten Sachverhalt bestritten hätten, und gewährte ihnen daher eine niedrigere Festsetzung nach Abschnitt D Nummer 2 zweiter Gedankenstrich der Mitteilung über die Zusammenarbeit.

209 Dagegen wandte die Kommission Abschnitt D Nummer 2 erster Gedankenstrich dieser Mitteilung nur zugunsten von Maersk Air an, wobei sie in Begründungserwägung 123 der angefochtenen Entscheidung Folgendes ausführte:

„— Zum Ende der Vor-Ort-Nachprüfung Maersk Air den Dienststellen der Kommission ein Gespräch mit [einem Mitarbeiter von Maersk Air] anbot, der zu jenem Zeitpunkt bereits aus Maersk Air ausgeschieden war. [Dieser Mitarbeiter von Maersk Air] spielte bei den Verhandlungen von Maersk Air mit SAS im Jahre 1998 eine maßgebliche Rolle. Dieses Gespräch fand am 22. Juni 2000 in den Büroräumen von Maersk Air statt. Bei dieser Gelegenheit übergab Maersk Air den Vertretern der Kommission die ‚privaten Akten‘, die [der Mitarbeiter von Maersk Air] bei sich zu Hause in Kopenhagen aufbewahrt hatte. Diese Unterlagen halfen der Kommission, sich ein Bild vom tatsächlichen Verlauf der Verhandlungen und dem genauen Umfang der Vereinbarung zu machen.

- Im Gegensatz dazu dienten die von SAS erteilten Auskünfte lediglich der Bestätigung dessen, was die Kommission bereits wusste. Anders als Maersk Air hatte SAS die ‚zusätzlichen Unterlagen‘ nicht von sich aus nach der Nachprüfung, sondern auf ein Auskunftersuchen hin zur Verfügung gestellt.“

- 210 Folglich geht der Unterschied bei der der Klägerin gewährten Ermäßigung (10 %) und derjenigen, die Maersk Air gewährt wurde (25 %), auf die zusätzliche Ermäßigung um 15 % zurück, die die Kommission nur Maersk Air gewährt hat. Diese nicht gewährte Ermäßigung für die geleistete Zusammenarbeit ist Gegenstand dieses ersten Teils des dritten Klagegrundes.
- 211 Die Klägerin begründet diese Rüge damit, dass es keinen Unterschied hinsichtlich des Willens der am Kartell beteiligten Parteien zur Zusammenarbeit gegeben habe und dass sie mit der Kommission in vollem Umfang zusammengearbeitet habe.
- 212 Dieser Umstand, angenommen, er wäre erwiesen, ist jedoch irrelevant. Der bloße Wille eines Unternehmens zur Zusammenarbeit hat keine Bedeutung. Abschnitt D Nummer 2 erster Gedankenstrich der Mitteilung über die Zusammenarbeit sieht nämlich eine niedrigere Festsetzung nur für das Unternehmen vor, das „der Kommission ... Informationen, Unterlagen oder andere Beweismittel liefert, die zur Feststellung des Vorliegens eines Verstoßes beitragen“, und nicht für Unternehmen, die nur den Willen zur Zusammenarbeit haben oder sich darauf beschränken, mit der Kommission zusammenzuarbeiten.
- 213 Außerdem ist nach ständiger Rechtsprechung eine Herabsetzung der Geldbuße aufgrund einer Zusammenarbeit während des Verwaltungsverfahrens nur dann gerechtfertigt, wenn das Verhalten des fraglichen Unternehmens es der Kommission ermöglicht hat, das Vorliegen einer Zuwiderhandlung leichter festzustellen und diese gegebenenfalls zu beenden (Urteil des Gerichtshofes vom 16. November 2000 in der Rechtssache C-297/98 P, SCA Holding/Kommission, Slg. 2000, I-10101, Randnr. 36, und Urteil Lysin, Randnr. 300). Außerdem darf die Kommission bei der Beurteilung der Zusammenarbeit der Unternehmen nicht den Gleichbehandlungsgrundsatz außer Acht lassen (oben in Randnr. 83 angeführtes Urteil Krupp Thyssen Stainless und Acciai speciali Terni/Kommission, Randnr. 237, und Urteil Lysin, Randnr. 308).

214 Aus Begründungserwägung 123 erster Gedankenstrich der angefochtenen Entscheidung ergibt sich, dass die Kommission Maersk Air gemäß den Bestimmungen der Mitteilung über die Zusammenarbeit eine zusätzliche Herabsetzung gewährt hat, weil Maersk Air ihr Unterlagen („private Akten“) übergeben hatte, die ihr geholfen haben, sich ein Bild vom tatsächlichen Verlauf der Verhandlungen und vom genauen Umfang der Vereinbarung zu machen.

215 Das Argument der Klägerin, dass der Unterschied bei der Zusammenarbeit, der zwischen ihr und Maersk Air festgestellt worden sei, rein zufällig sei und darauf zurückgehe, dass bei ihr im Unterschied zu den Geschehnissen in den Geschäftsräumen von Maersk Air bei der Nachprüfung ein zuständiger Mitarbeiter anwesend gewesen sei, wodurch der Kommission ein erneuter Besuch erspart worden sei, beruht daher auf einem falschen Verständnis der angefochtenen Entscheidung. Entgegen dem Vorbringen der Klägerin hat die Kommission Maersk Air eine zusätzliche Herabsetzung nicht deshalb gewährt, weil Maersk Air sie gebeten hatte, später wiederzukommen, um ihr Erklärungen liefern zu können, sondern weil sie ihr Unterlagen geliefert hatte, anhand deren der genaue Umfang der Vereinbarungen festgestellt werden konnte.

216 Dagegen hat die Kommission der Klägerin diese Herabsetzung aus zwei Gründen verweigert:

— Zum einen hätten die von SAS gelieferten Informationen nur zur Bestätigung dessen gedient, was sie bereits gewusst habe;

— zum anderen habe SAS die zusätzlichen Unterlagen nicht von sich aus geliefert, sondern nur auf ein Auskunftersuchen hin.

- 217 Insoweit ist festzustellen, dass die Klägerin kein konkretes Beweiselement beigebracht hat, um die Richtigkeit der beiden Gründe für die Ablehnung einer zusätzlichen Herabsetzung der Geldbuße zu bestreiten.
- 218 So hat sie nicht bestritten, dass sie diese Unterlagen erst auf das Auskunftersuchen hin übermittelt habe. Nach der Rechtsprechung rechtfertigt aber eine Mitwirkung an der Untersuchung, die nicht über das hinausgeht, wozu die Unternehmen nach Artikel 11 Absätze 4 und 5 der Verordnung Nr. 17 oder entsprechenden Bestimmungen der branchenspezifischen Verordnungen verpflichtet sind, keine Herabsetzung der Geldbuße (Urteil des Gerichts vom 14. Mai 1998 in der Rechtssache T-317/94, Weig/Kommission, Slg. 1998, II-1235, Randnr. 283, und oben in Randnr. 75 angeführtes Urteil CMA CGM u. a./Kommission, Randnr. 303).
- 219 Außerdem nennt die Klägerin kein einziges Dokument, das sie der Kommission übermittelt habe und das es dieser ermöglicht hätte, das Vorliegen der Zuwiderhandlung zu bestätigen, und kein einziges Dokument, das als Grundlage der angefochtenen Entscheidung gedient hätte oder darin auch nur verwendet worden wäre.
- 220 Im Übrigen kann keine der von der Klägerin erwähnten Maßnahmen eine Herabsetzung der Geldbuße aufgrund der Zusammenarbeit und sei es auch nur im allgemeineren Rahmen der mildernden Umstände rechtfertigen.
- 221 Daraus folgt, dass der erste Teil des dritten Klagegrundes zurückzuweisen ist.

## Zum zweiten Teil: Maßnahmen von SAS im Anschluss an die angefochtene Entscheidung

### — Vorbringen der Parteien

- 222 Die Klägerin trägt vor, dass der Gemeinschaftsrichter im Rahmen seiner Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung die Möglichkeit habe, nach Erlass der Entscheidung der Kommission auftretende Gesichtspunkte, insbesondere das Verhalten eines Betroffenen in der Zeit nach der Geldbußenentscheidung, zu berücksichtigen (Urteil des Gerichtshofes vom 6. März 1974 in den Rechtssachen 6/73 und 7/73, *Istituto Chemioterapico Italiano und Commercial Solvents/Kommission*, Slg. 1974, 223, und Urteil des Gerichts vom 14. Juli 1995 in der Rechtssache T-275/94, *CB/Kommission*, Slg. 1995, II-2169, Randnr. 64). Die Maßnahmen, die sie im Anschluss an die angefochtene Entscheidung ergriffen habe und die zur Abberufung ihres ersten Vizepräsidenten sowie zum Rücktritt ihres gesamten Vorstands geführt hätten, rechtfertigten eine erheblich niedrigere Festsetzung der verhängten Geldbuße. Außerdem hätte die Durchführung eines Befolgungsprogramms als mildernder Umstand angesehen werden müssen (Urteil des Gerichts vom 14. Juli 1994 in der Rechtssache T-77/92, *Parker Pen/Kommission*, Slg. 1994, II-549).
- 223 Die Klägerin ist der Auffassung, dass die Maßnahmen, die sie nach Erlass der angefochtenen Entscheidung ergriffen habe, außergewöhnlich seien. Der Rücktritt des gesamten Vorstands und die Abberufung ihres ersten Vizepräsidenten seien extreme Maßnahmen für eine Gesellschaft und stellten ein wirksames Mittel dar, um andere Unternehmen davon abzuschrecken, Zuwiderhandlungen gegen die Wettbewerbsregeln zu begehen. Außerdem zeige der Umstand, dass sie ein Befolgungsprogramm aufgestellt habe, eindeutig ihren Willen, künftige Zuwiderhandlungen gegen die Gemeinschaftsvorschriften zu verhindern.
- 224 Die Kommission meint, dass die von der Klägerin geltend gemachten Umstände in keiner Weise eine Herabsetzung der gegen sie festgesetzten Geldbuße rechtfertigten und die angeführte Rechtsprechung nicht einschlägig sei.

## — Würdigung durch das Gericht

- 225 Vorab ist zu bemerken, dass Maßnahmen, die ein Unternehmen nach Erlass der ihm gegenüber ergangenen Entscheidung getroffen hat, die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung jedenfalls nicht beeinflussen können, da diese nach der Sach- und Rechtslage zu beurteilen ist, die bei ihrem Erlass bestanden hat.
- 226 Daher kann der Antrag der Klägerin allenfalls im Rahmen der Befugnis des Gerichts zu unbeschränkter Nachprüfung nach Artikel 229 EG geprüft werden.
- 227 Zunächst ist festzustellen, dass die beiden von der Klägerin angeführten Urteile nicht so verstanden werden können, dass die gegen ein Unternehmen verhängte Geldbuße unter Berücksichtigung des Verhaltens des Unternehmens nach dem Erlass der Entscheidung, mit der diese Geldbuße auferlegt wurde, grundsätzlich herabgesetzt werden könnte. In dem oben in Randnummer 222 angeführten Urteil Istituto Chemioterapico Italiano und Commercial Solvents/Kommission hat der Gerichtshof die Herabsetzung der Geldbuße auf die der Kommission zuzuschreibende Verzögerung beim Erlass der Entscheidung gestützt, weil die Zuwiderhandlung weniger lang gedauert hätte und die Geldbuße niedriger gewesen wäre, wenn die Kommission früher gehandelt hätte, und weil die schädlichen Auswirkungen des beanstandeten Verhaltens aufgrund der Tatsache, dass die Klägerin den Anordnungen der Entscheidung Folge geleistet hatte, begrenzt waren. In dem oben in Randnummer 222 angeführten Urteil CB/Kommission hat sich das Gericht auf einen Hinweis auf das Urteil Istituto Chemioterapico Italiano und Commercial Solvents/Kommission beschränkt, die Geldbuße aber nicht unter Berücksichtigung eines nach Erlass der Entscheidung gezeigten Verhaltens herabgesetzt, was im Übrigen auch nicht beantragt war.
- 228 Daraus folgt, dass sich entgegen dem Vorbringen der Klägerin aus der Rechtsprechung nicht ergibt, dass eine Geldbuße aufgrund des nach dem Erlass der



Entscheidung, mit der die Geldbuße auferlegt wird, gezeigten Verhaltens herabgesetzt werden kann. Eine solche Herabsetzung könnte jedenfalls, sofern sie möglich wäre, vom Gemeinschaftsrichter nur mit großer Vorsicht und unter ganz besonderen Umständen vorgenommen werden, insbesondere weil eine solche Praxis als ein Anreiz aufgefasst werden könnte, Zuwiderhandlungen zu begehen und dabei auf eine mögliche Herabsetzung der Geldbuße aufgrund der Änderung des Verhaltens des Unternehmens nach Erlass der Entscheidung zu spekulieren.

229 Im vorliegenden Fall ist keiner der von der Klägerin angeführten Umstände geeignet, eine Herabsetzung der Geldbuße zu rechtfertigen.

230 Daraus folgt, dass das Vorbringen der Klägerin im Rahmen des zweiten Teils des dritten Klagegrundes und demgemäß dieser Klagegrund insgesamt zurückzuweisen ist.

*Zum Antrag der Kommission auf Erhöhung der gegen die Klägerin verhängten Geldbuße*

231 Die Kommission trägt vor, die Klägerin greife in ihrer Erwiderung bestimmte Erwägungen an, die sich auf den Umfang und die Art der Zuwiderhandlung bezögen, obwohl ihr eine um 10 % niedrigere Festsetzung der Geldbuße gewährt worden sei, weil sie den in der Mitteilung der Beschwerdepunkte geschilderten Sachverhalt nicht bestritten habe, und beantragt, dieses pflichtwidrige Verhalten mit einer Erhöhung der Geldbuße im Rahmen der Befugnis des Gerichts zu unbeschränkter Nachprüfung zu ahnden.

232 Insoweit ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es in Abschnitt E Nummer 4 Absatz 2 der Mitteilung über die Zusammenarbeit heißt: „Bestreitet ein Unter-

nehmen, gegenüber dem eine niedrigere Geldbuße festgesetzt wurde, weil es den Sachverhalt nicht bestritten hat, diesen erstmals in einem Nichtigkeitsverfahren vor dem Gericht erster Instanz, so beantragt die Kommission grundsätzlich eine Heraufsetzung der Geldbuße, die sie gegen dieses Unternehmen festgesetzt hat.“ Außerdem hat das Gericht nach Artikel 14 der Verordnung „[b]ei Klagen gegen Entscheidungen der Kommission, in denen eine Geldbuße oder ein Zwangsgeld festgesetzt ist, ... die Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung der Entscheidung im Sinne von Artikel [229 EG]; [es] kann die festgesetzte Geldbuße oder das festgesetzte Zwangsgeld aufheben, herabsetzen oder erhöhen“. So hat das Gericht im Urteil Graphitelektroden (Randnrn. 417 und 418) berücksichtigt, dass die Klägerin bei ihm bestimmte Tatsachen, die sie während des Verwaltungsverfahrens eingeräumt hatte, bestritt, um die Herabsetzung, die ihr aufgrund ihrer Zusammenarbeit zugute gekommen war, zu verringern.

- 233 Daher ist zu prüfen, ob, wie die Kommission vorträgt, die Umstände des Falles eine Verringerung der der Klägerin aufgrund ihrer Zusammenarbeit gewährten Herabsetzung um 10 % rechtfertigen.
- 234 Im vorliegenden Fall ist darauf hinzuweisen, dass die Klägerin im Rahmen ihrer Klage die Tatsachen, die ihr in der Mitteilung der Beschwerdepunkte vorgeworfen wurden und auf denen die Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 81 EG beruht, nicht unmittelbar bestreitet, da ihre Anträge nicht auf Nichtigerklärung der angefochtenen Entscheidung, soweit darin festgestellt wird, dass sie eine Zuwiderhandlung begangen habe, sondern nur auf eine Herabsetzung der gegen sie festgesetzten Geldbuße abzielen.
- 235 Die Kommission trägt jedoch vor, dass die Klägerin einige ihrer Erwägungen in Frage stelle, die sich auf den Umfang und die Art der Zuwiderhandlung bezögen, und sieht darin ein pflichtwidriges Verhalten der Klägerin, das zu einer Erhöhung der gegen sie verhängten Geldbuße führen müsse.

236 Demnach ist zu prüfen, ob die Klägerin, wie die Kommission vorträgt, die Richtigkeit der Tatsachen bestreitet, auf die die Kommission ihre Beschwerdepunkte gestützt hat und die die Klägerin im Rahmen des vorgerichtlichen Verfahrens eingeräumt hatte.

237 Die Kommission weist insoweit darauf hin, dass die Klägerin in ihrer Erwiderung vortrage, dass „die im vorliegenden Fall zwischen den Parteien geschlossene Vereinbarung nur teilweise durchgeführt wurde, da sie nur die drei von der Kommission speziell bezeichneten Routen beeinträchtigt hat (d. h. Kopenhagen–Stockholm, Kopenhagen–Venedig und Billund–Frankfurt)“, dass „die Intention der Parteien viel begrenzter war, als die Kommission glaubt, [da] nur drei Verbindungen betroffen waren“, und dass „die Route Kopenhagen–Oslo nie Gegenstand der Marktaufteilung war“, während „die [angefochtene] Entscheidung in den [Begründungserwägungen] 62 bis 64 und in Artikel 1 klar ausführt, dass die Parteien eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung getroffen haben, die den gesamten Luftverkehr nach und von Dänemark beeinträchtigen sollte, insbesondere indem auch der potenzielle Wettbewerb zwischen SAS und Maersk Air eingeschränkt wird“.

238 Um zu beurteilen, ob die Klägerin das Einverständnis, das ihr eine Herabsetzung der Geldbuße eingebracht hat, zurücknimmt, ist ihre Argumentation vor dem Gericht nicht mit den in der angefochtenen Entscheidung enthaltenen Feststellungen, sondern mit dem zu vergleichen, was sie im Verwaltungsverfahren eingeräumt hat.

239 In der Mitteilung der Beschwerdepunkte heißt es, dass die am Kartell beteiligten Parteien Marktaufteilungsvereinbarungen für drei spezielle Routen und eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung getroffen hätten. Außerdem lautet Nummer 74 der Mitteilung der Beschwerdepunkte wie folgt:

„Schon durch den Umstand, dass eine Vereinbarung eine Einschränkung des Wettbewerbs bezweckt, fällt sie unter Artikel 81 Absatz 1 [EG]. Doch diese

Vereinbarungen bewirken auch noch eine erhebliche Einschränkung des Wettbewerbs. Allerdings ist die Wirkung auf den Markt nicht immer gleich. Auf den Strecken Kopenhagen–Stockholm und Billund–Frankfurt wurde ein bestehender Wettbewerb eingeschränkt; auf der Strecke Kopenhagen–Venedig wurde ein potenzieller Wettbewerb eingeschränkt. Die allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung schränkt zudem einen potenziellen Wettbewerb zwischen den Parteien ein.“

240 Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Kommission in der Mitteilung der Beschwerdepunkte in gewisser Weise zu dem Schluss gelangt ist, dass die allgemeine Vereinbarung nicht nur geschlossen, sondern auch durchgeführt worden sei und Auswirkungen auf den Markt gehabt habe.

241 Die Argumentation der Klägerin in ihren Schriftsätzen vor dem Gericht könnte gewissermaßen so verstanden werden, dass mit ihr nicht nur die Auswirkungen der allgemeinen Vereinbarung, sondern auch ihre Durchführung, ja sogar ihr Abschluss bestritten werden sollen. Aus den Antworten auf die schriftlichen Fragen des Gerichts und den Erörterungen in der mündlichen Verhandlung ergibt sich aber, dass die Klägerin bestätigt hat, dass sie weder bestreite, eine allgemeine Marktaufteilungsvereinbarung geschlossen zu haben, noch, dass die Parteien die Durchführung dieser Vereinbarung beabsichtigt hätten, sondern dass sie nur bestreite, dass die allgemeine Vereinbarung Auswirkungen auf den Markt gehabt habe. Die Klägerin hatte aber –unter Anerkennung der in der Mitteilung der Beschwerdepunkte geschilderten Tatsachen und Zuwiderhandlungen – bereits in ihrer Antwort auf diese Mitteilung geltend gemacht, dass die Zuwiderhandlungen keine Auswirkungen auf den Markt gehabt hätten.

242 Daraus folgt, dass die Argumentation der Klägerin im Rahmen der vorliegenden Klage nicht als Rücknahme ihres Einverständnisses aufgefasst werden kann, die eine Verringerung der ihr von der Kommission gewährten Herabsetzung ihrer Geldbuße um 10 % rechtfertigen könnte.

243 Der dahin gehende Antrag der Kommission ist daher zurückzuweisen.

244 Aus alledem folgt, dass die Klagegründe und Argumente der Klägerin, die auf eine Herabsetzung der gegen sie verhängten Geldbuße abzielen, zurückzuweisen sind.

245 Unter diesen Umständen vertritt das Gericht im Rahmen seiner Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung die Auffassung, dass die Höhe der gegen die Klägerin verhängten Geldbuße angemessen ist, berücksichtigt man die Schwere und die Dauer der Zuwiderhandlungen, wie sie in der angefochtenen Entscheidung zutreffend festgestellt worden sind, die Tatsache, dass sich die Parteien des eindeutig wettbewerbswidrigen Charakters ihres Verhaltens in vollem Umfang bewusst waren und es so eingerichtet haben, dass der Kommission der genaue Umfang ihrer Vereinbarungen verborgen blieb, indem sie es vermieden haben, schriftliche Spuren zu hinterlassen, dabei aber der Kommission die übrigen Aspekte ihrer Kooperation mitgeteilt haben, sowie die Größe der Klägerin und ihre Marktstellung.

246 Die Klage ist folglich abzuweisen.

## **Kosten**

247 Gemäß Artikel 87 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerin mit allen ihren Anträgen unterlegen ist, hat sie ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Kommission zu tragen.

Aus diesen Gründen

hat

DAS GERICHT (Dritte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

- 1. Die Klage wird abgewiesen.**
- 2. Die Klägerin trägt ihre eigenen Kosten sowie die Kosten der Kommission.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 18. Juli 2005.

Der Kanzler

Der Präsident

H. Jung

M. Jaeger

## Inhaltsverzeichnis

Rechtlicher Rahmen .....	II - 2927
Sachverhalt .....	II - 2928
Verfahren und Anträge der Parteien .....	II - 2934
Rechtliche Würdigung .....	II - 2936
Erster Klagegrund: Fehlerhafte Beurteilung der Schwere der Zuwiderhandlung .....	II - 2936
Vorbringen der Parteien .....	II - 2936
— Zum ersten Teil: Einstufung der Zuwiderhandlungen .....	II - 2937
— Zum zweiten Teil: Tatsächliche Auswirkungen der Zuwiderhandlungen .....	II - 2939
— Zum dritten Klagegrund: Räumliche Tragweite der Zuwiderhandlung .....	II - 2941
— Zum vierten Teil: Vorteile aus der Zuwiderhandlung .....	II - 2943
— Zum fünften Teil: Relevanter Umsatz .....	II - 2945
Würdigung durch das Gericht .....	II - 2946
— Vorbemerkungen .....	II - 2946
— Zur Art der Zuwiderhandlung .....	II - 2951
— Zur Größe des relevanten räumlichen Marktes .....	II - 2955
— Zu den Auswirkungen auf den Markt .....	II - 2959
— Zum Vergleich mit der Sache „Griechische Fährschiffe“ .....	II - 2968
— Schlussfolgerung zur Einstufung der Verstöße .....	II - 2971
— Zur Berücksichtigung des Umsatzes .....	II - 2976

Zweiter Klagegrund: Fehlerhafte Beurteilung der Dauer der Zuwiderhandlung .....	II - 2981
Vorbringen der Parteien .....	II - 2981
Würdigung durch das Gericht .....	II - 2983
Dritter Klagegrund: Fehlerhafte Beurteilung der mildernden Umstände .....	II - 2988
Zum ersten Teil: Zusammenarbeit von SAS mit der Kommission .....	II - 2988
— Vorbringen der Parteien .....	II - 2988
— Würdigung durch das Gericht .....	II - 2991
Zum zweiten Teil: Maßnahmen von SAS im Anschluss an die angefochtene Entscheidung .....	II - 2996
— Vorbringen der Parteien .....	II - 2996
— Würdigung durch das Gericht .....	II - 2997
Zum Antrag der Kommission auf Erhöhung der gegen die Klägerin verhängten Geldbuße .....	II - 2998
Kosten .....	II - 3002



