

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ (τρίτο τμήμα)
της 18ης Ιουλίου 2005*

Στην υπόθεση T-241/01,

Scandinavian Airlines System AB, με έδρα τη Στοκχόλμη (Σουηδία), εκπροσωπούμενη από τον Μ. Kofmann, δικηγόρο, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

προσφεύγουσα,

κατά

Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενης από τους Ρ. Oliver και W. Wils, με τόπο επιδόσεων στο Λουξεμβούργο,

καθής,

με αντικείμενο αίτημα ακυρώσεως του άρθρου 2 της αποφάσεως 2001/716/ΕΚ της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2001, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 81 ΕΚ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (υπόθεση COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air και υπόθεση COMP.D.2 37.386 — Sun-Air

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

κατά SAS και Maersk Air) (ΕΕ L 265, σ. 15), καθόσον καθορίζει σε 39 375 000 ευρώ το ποσό του επιβληθέντος στην προσφεύγουσα προστίμου, καθώς και, επικουρικώς, αίτημα μείωσης του ποσού του εν λόγω προστίμου,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ
(τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους J. Azizi, πρόεδρο, M. Jaeger και F. Dehousse, δικαστές,

γραμματέας: D. Christensen, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 24ης Ιουνίου 2004,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

Νομικό πλαίσιο

- 1 Κατά το άρθρο 4, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ L 374, σ. 1), ο οποίος ίσχυε κατά τον χρόνο των

πραγματικών περιστατικών (στο εξής: κανονισμός), αν η Επιτροπή διαπιστώσει παράβαση του άρθρου 81, παράγραφος 1, της Συνθήκης, δύναται, με απόφαση, να υποχρεώσει τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να παύσουν την παράβαση αυτή.

- 2 Το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού ορίζει ότι η Επιτροπή μπορεί, με απόφαση, να επιβάλλει στις επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων πρόστιμο ύψους από 1 000 μέχρι 1 000 000 ευρώ, ή και μεγαλύτερο, το οποίο όμως δεν θα υπερβαίνει το 10 % του κύκλου εργασιών που έχει πραγματοποιήσει κατά την προηγούμενη διαχειριστική περίοδο καθεμία από τις επιχειρήσεις οι οποίες έχουν συνεργήσει στην παράβαση, όταν εκ προθέσεως ή εξ αμελείας διαπράττουν παράβαση του άρθρου 81, παράγραφος 1, της Συνθήκης. Για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου λαμβάνεται υπόψη η σοβαρότητα και η διάρκεια της παραβάσεως.

- 3 Με ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα (ΕΕ 1998, C 9, σ. 3), η Επιτροπή ανέπτυξε τις κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτου κανονισμού εφαρμογής των άρθρων [81] και [82] της Συνθήκης (ΕΕ ειδ. έκδ. 08/001, σ. 25), και του άρθρου 65, παράγραφος 5, [ΑΧ] (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές).

- 4 Με την από 18 Ιουλίου 1996 ανακοίνωσή της σχετικά με τη μη επιβολή προστίμων ή τη μείωση του ποσού τους στις υποθέσεις που αφορούν συμπράξεις (ΕΕ C 207, σ. 4) (στο εξής: ανακοίνωση περί συνεργασίας), η Επιτροπή διευκρίνισε τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι επιχειρήσεις που συνεργάζονται μαζί της στο πλαίσιο της έρευνάς της μπορούν να απαλλαγούν από την υποχρέωση καταβολής προστίμου ή να τύχουν μειώσεως του προστίμου.

Ιστορικό της διαφοράς

- 5 Η Scandinavian Airlines System AB (στο εξής: SAS ή προσφεύγουσα), κύρια αεροπορική εταιρία της Σκανδιναβίας, αποτελεί κοινοπραξία ελεγχόμενη από τις

εταιρίες Scandinavian Airlines System Sverige AB, Scandinavian Airlines System Danmark A/S και Scandinavian Airlines System Norge ASA, καθεμία από τις οποίες ελέγχεται κατά το 50 % από το κράτος και κατά το 50 % από τον ιδιωτικό τομέα. Η εν λόγω επιχείρηση αποτελεί μέλος της Alliance Star και εξυπηρετεί τακτικές πτήσεις προς 105 προορισμούς (40 στη Σκανδιναβία, 56 στη λοιπή Ευρώπη και 9 εκτός Ευρώπης). Σύμφωνα με την έκθεση πεπραγμένων της εταιρίας για το έτος 2000, η SAS πραγματοποίησε κύκλο εργασιών της τάξεως των 4,917 δισεκατομμυρίων ευρώ.

- 6 Η Maersk Air A/S είναι δανική αεροπορική εταιρία ελεγχόμενη από τον όμιλο εταιριών A. P. Møller, ο οποίος δραστηριοποιείται και σε άλλους τομείς, όπως π.χ. στις θαλάσσιες μεταφορές και στους τομείς του πετρελαίου και του φυσικού αερίου. Ο όμιλος A. P. Møller ελέγχει επίσης την αγγλική εταιρία Maersk Air Ltd. Οι εταιρίες Maersk Air A/S και Maersk Air Ltd απαρτίζουν τον όμιλο Maersk Air, του οποίου ο κύκλος εργασιών ανερχόταν, το 2000, στα 458,6 εκατομμύρια ευρώ. Η Maersk Air A/S (στο εξής: Maersk Air) εκμεταλλεύεται τέσσερις εσωτερικές γραμμές στη Δανία και δεκαπέντε τακτικές διεθνείς γραμμές από και προς την Κοπεγχάγη και το Billund.
- 7 Με έγγραφο της 8ης Μαρτίου 1999, οι εταιρίες SAS και Maersk Air κοινοποίησαν στην Επιτροπή μια συμφωνία συνεργασίας συναφθείσα στις 8 Οκτωβρίου 1998 και πέντε επικουρικές συμφωνίες, προκειμένου να τους χορηγηθεί αρνητική πιστοποίηση και/ή απαλλαγή, δυνάμει των άρθρων 3, παράγραφος 2, και 5, αντιστοίχως, του κανονισμού.
- 8 Η συμφωνία συνεργασίας, που τέθηκε σε ισχύ στις 28 Μαρτίου 1999, περιλαμβάνει δύο βασικές ρυθμίσεις, ήτοι:
 - α) την πραγματοποίηση πτήσεων σε ορισμένες γραμμές που εκμεταλλεύεται η Maersk Air (τέσσερις εσωτερικού και εννέα διεθνείς) με κοινό κωδικό αριθμό, ώστε η SAS να έχει τη δυνατότητα να πωλεί εισιτήρια για τις πτήσεις με κοινό κωδικό αριθμό και

- β) τη συμμετοχή στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών, βάσει του οποίου οι επιβάτες της Maersk Air μπορούν να κερδίζουν βαθμούς στο πρόγραμμα της SAS (το οποίο ονομάζεται «EuroBonus») και, αντιστρόφως, τα μέλη του προγράμματος Eurobonus να χρησιμοποιούν σε πτήσεις της Maersk Air τους βαθμούς που έχουν κερδίσει. Η συνεργασία ως προς το πρόγραμμα τακτικών επιβατών καλύπτει όλες τις γραμμές της Maersk Air.
- 9 Οι πέντε επικουρικές συμφωνίες περιλαμβάνουν τις διευκρινίσεις τεχνικού και οικονομικού χαρακτήρα οι οποίες απαιτούνται για την εφαρμογή των δύο βασικών ρυθμίσεων της κύριας συμφωνίας.
- 10 Στις 23 Νοεμβρίου 1998, μια μικρή αεροπορική δανική εταιρία, η Sun-Air of Scandinavia, υπέβαλε καταγγελία ενώπιον της Επιτροπής, η οποία πρωτοκολλήθηκε στις 7 Ιανουαρίου 1999, όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ SAS και Maersk Air.
- 11 Κατά την προκαταρκτική έρευνά της, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι συμφωνίες που συνήφθησαν μεταξύ των δύο εταιριών είχαν εν μέρει μόνον κοινοποιηθεί. Κατά την άποψή της, η έναρξη ισχύος της συμφωνίας συνεργασίας συνέπεσε χρονικώς με την απόσυρση της Maersk Air από τη σύνδεση Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, για την οποία μέχρι τότε βρισκόταν σε ανταγωνισμό με την SAS. Εξάλλου, αποδείχθηκε επίσης ότι, την ίδια χρονική στιγμή, η SAS έπαυσε να εξυπηρετεί τη σύνδεση Κοπεγχάγη-Βενετία, την οποία άρχισε να εκμεταλλεύεται η Maersk Air. Τέλος, δεδομένου ότι η SAS είχε αποσυρθεί από τη γραμμή Billund-Φρανκφούρτη, η Maersk Air ήταν η μοναδική εταιρία που εκμεταλλευόταν τη γραμμή αυτή. Οι εν λόγω μεταβολές στην εξυπηρέτηση των δρομολογίων δεν είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή.
- 12 Με απόφαση της 9ης Ιουνίου 2000, η Επιτροπή διέταξε τη διενέργεια ελέγχων στις εγκαταστάσεις των εταιριών SAS και Maersk Air και του ομίλου A. P. Møller, βάσει του άρθρου 14, παράγραφος 3, του κανονισμού 17 και του άρθρου 11, παράγραφος 3, του κανονισμού.

- 13 Τα έγγραφα των οποίων το περιεχόμενο αποκαλύφθηκε κατά την επιθεώρηση που διενεργήθηκε στις 15 και 16 Ιουνίου 2000 επιβεβαίωσαν ότι η συναφθείσα μεταξύ των εταιριών SAS και Maersk Air συμφωνία κάλυπτε ευρύτερο πεδίο από εκείνο που τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν κοινοποιήσει στην Επιτροπή. Συγκεκριμένα, από τα έγγραφα προέκυψε ότι, βάσει συμφωνίας μη κοινοποιηθείσας στην Επιτροπή, αφενός, η SAS δεσμεύθηκε να μην εξυπηρετεί τις συνδέσεις με αφετηρία την Jutland τις οποίες εκμεταλλεύεται η Maersk Air, ενώ η Maersk Air υποσχέθηκε να μην εκτελεί πτήσεις στις συνδέσεις με αφετηρία την Κοπεγχάγη τις οποίες εκμεταλλεύοταν ή επιθυμούσε να εκμεταλλευθεί η SAS, και, αφετέρου, η Maersk Air αποσύρθηκε από τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη και η SAS από τις γραμμές Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη, οπότε καθεμία από τις εταιρίες αυτές παραχώρησε στην άλλη την αποκλειστική εκμετάλλευση της συνδέσεως.
- 14 Στις 22 Ιουνίου 2000, η Maersk Air παρέσχε αυτοβούλως στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες, οι οποίες μέχρι τότε φυλάσσονταν στην κατοικία ενός από τους πρώην υπαλλήλους της.
- 15 Με έγγραφο της 24ης Αυγούστου 2000, προς απάντηση στο αίτημα παροχής πληροφοριών που υπέβαλε η Επιτροπή την 1η Αυγούστου 2000, η SAS της απέστειλε φάκελο με τίτλο «ιδιωτικά έγγραφα». Με έγγραφο της 13ης Σεπτεμβρίου 2000, η SAS της απέστειλε δύο ακόμη φακέλους, η ύπαρξη των οποίων έγινε γνωστή μετά την επιστροφή ορισμένων υπαλλήλων από τις θερινές διακοπές.
- 16 Με έγγραφο της 12ης Οκτωβρίου 2000, οι εταιρίες SAS και Maersk Air προέβησαν σε συμπληρωματική κοινοποίηση, προκειμένου η Επιτροπή να μπορέσει να λάβει υπόψη τις μεταβολές που επήλθαν στη συνεργασία τους, οι οποίες αφορούν ιδίως τον προγραμματισμό των δρομολογίων των δύο εταιριών.

- 17 Στις 31 Ιανουαρίου 2001, η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 81 ΕΚ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και διαβίβασε ανακοίνωση αιτιάσεων στις εταιρίες SAS και Maersk Air, σύμφωνα με τα άρθρα 3, παράγραφος 1, και 16, παράγραφος 1, του κανονισμού. Η ανακοίνωση των αιτιάσεων αφορούσε τις μη κοινοποιηθείσες ρυθμίσεις της συνεργασίας, τις οποίες είχε επισημάνει η Επιτροπή κατά την επιθεώρηση, καθώς και τις κοινοποιηθείσες ρυθμίσεις που δεν ήταν καταληπτές παρά μόνο σε συνδυασμό με τις κοινοποιηθείσες ρυθμίσεις, όπως π.χ. τη συνεργασία στις συνδέσεις Billund-Φρανκφούρτη και Κοπεγχάγη-Βενετία. Στην εν λόγω ανακοίνωση, τα πρώτα συμπεράσματα της Επιτροπής ήταν ότι η SAS και η Maersk Air παρέβησαν το άρθρο 81 ΕΚ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ και ότι αυτή η παράβαση του κοινοτικού δικαίου μπορούσε να χαρακτηριστεί πολύ σοβαρή. Η Επιτροπή γνωστοποίησε επίσης στα συμβαλλόμενα μέρη την πρόθεσή της να τους επιβάλει πρόστιμα.
- 18 Με τις από 4 Απριλίου 2001 χωριστές απαντήσεις τους στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, τα μέρη της συμπράξεως δέχθηκαν τα πραγματικά περιστατικά και αναγνώρισαν την ύπαρξη των παραβάσεων, όπως περιγράφονται στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, και διευκρίνισαν ότι δεν επιθυμούσαν να ζητήσουν ακρόαση.
- 19 Εντούτοις, οι εταιρίες SAS και Maersk Air υπέβαλαν παρατηρήσεις περιοριζόμενες στα στοιχεία τα οποία μπορούσαν να επηρεάσουν τον υπολογισμό του προστίμου, όπως είναι η σοβαρότητα και η διάρκεια των παραβάσεων.
- 20 Κατά το πέρας της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 2001/716/ΕΚ, της 18ης Ιουλίου 2001, σχετικά με τη διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 81 της Συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (Υπόθεση COMP. D.2 37.444 — SAS/Maersk Air και υπόθεση COMP.D.2 37.386 — Sun-Air κατά SAS και Maersk Air) (ΕΕ L 265, σ. 15) (στο εξής: προσαλλόμενη απόφαση).

21 Το διατακτικό της προσβαλλομένης απόφασεως έχει ως εξής:

«Άρθρο 1

Η [...] SAS και η [...] Maersk Air παρέβησαν το άρθρο 81 [ΕΚ] και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, συνάπτοντας:

- α) μια γενική συμφωνία διαμοιρασμού της αγοράς, σύμφωνα με την οποία η SAS δεν θα εκτελούσε πτήσεις στις γραμμές της Maersk Air από την Jutland και η Maersk Air δεν θα μπορούσε να πραγματοποιεί πτήσεις από την Κοπεγχάγη σε γραμμές τις οποίες η SAS εκμεταλλεύεται ή επιθυμεί να εκμεταλλευθεί, και μια συμφωνία διαμοιρασμού των γραμμών εσωτερικού·

- β) ειδικές συμφωνίες διαμοιρασμού της αγοράς που αφορούν συγκεκριμένες διεθνείς γραμμές, και ειδικότερα:
 - i) συμφωνία βάσει της οποίας η Maersk Air θα διέκοπτε τις πτήσεις μεταξύ Κοπεγχάγης και Στοκχόλμης από τις 28 Μαρτίου 1999 και θα αποζημιωνόταν γι' αυτό·

 - ii) σε αντιστάθμιση για την απόσυρση της Maersk Air από τη γραμμή Κοπεγχάγης-Στοκχόλμης, συμφωνία βάσει της οποίας η SAS θα διέκοπτε τις πτήσεις μεταξύ Κοπεγχάγης και Βενετίας στα τέλη Μαρτίου/αρχές Απριλίου 1999 και η Maersk Air θα ξεκινούσε πτήσεις στη γραμμή αμέσως μετά τη διακοπή των πτήσεων της SAS·

- iii) συμφωνία βάσει της οποίας η SAS θα διέκοπτε τις πτήσεις στη γραμμή Billund-Φρανκφούρτης τον Ιανουάριο του 1999.

Άρθρο 2

Για τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1, επιβάλλεται πρόστιμο 39 375 000 ευρώ στην SAS και πρόστιμο 13 125 000 ευρώ στην Maersk Air [...]»

Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

- 22 Με δικόγραφο που κατατέθηκε στη Γραμματεία του Πρωτοδικείου στις 2 Οκτωβρίου 2001, η προσφεύγουσα άσκησε την παρούσα προσφυγή.
- 23 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Πρωτοδικείο (τρίτο τμήμα) αποφάσισε να κινήσει την προφορική διαδικασία και, στο πλαίσιο λήψεως μέτρων οργάνωσης της διαδικασίας, ζήτησε από τους διαδίκους να απαντήσουν γραπτώς σε ορισμένες ερωτήσεις και να προσκομίσουν ορισμένα έγγραφα. Οι διάδικοι προέβησαν στις σχετικές ενέργειες εντός της ταχθείσας προθεσμίας.
- 24 Οι διάδικοι ανέπτυξαν τα επιχειρήματά τους και απάντησαν στις ερωτήσεις του Πρωτοδικείου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 24ης Ιουνίου 2004.

25 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να ακυρώσει εν μέρει την προσβαλλόμενη απόφαση, στο μέτρο που το πρόστιμο που της επιβλήθηκε με το άρθρο 2 της αποφάσεως είναι υπερβολικά υψηλό·
- επικουρικώς, να μειώσει προσηκόντως το ποσό του προστίμου·
- να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

26 Η Επιτροπή ζητεί από το Πρωτοδικείο:

- να απορρίψει την προσφυγή·
- να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

27 Με το υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προσφεύγουσα αμφισβητεί ορισμένες διαπιστώσεις σχετικά με το περιεχόμενο και τη φύση της παραβάσεως, ενώ, με το δικόγραφο της προσφυγής της, είχε αναφέρει ότι δεν αμφισβητούσε τα πραγματικά περιστατικά της παραβάσεως και ότι επωφελήθηκε μειώσεως κατά 10% του προστίμου, διότι δεν αμφισβήτησε το αληθές των πραγματικών περιστατικών, όπως προκύπτουν από την ανακοίνωση των αιτιάσεων.

Η Επιτροπή φρονεί ότι η προσφεύγουσα, με τις ενέργειες αυτές, επιδεικνύει παράνομη συμπεριφορά, η οποία θα έπρεπε να έχει ως συνέπεια την αύξηση του ποσού του επιβληθέντος προστίμου και υπενθυμίζει ότι το Πρωτοδικείο έχει την εξουσία να λάβει τέτοιο μέτρο δυνάμει της πλήρους δικαιοδοσίας του.

Σκεπτικό

- 28 Καταρχάς, η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι δεν αμφισβητεί την προσβαλλόμενη απόφαση κατά το μέρος που διαπιστώνει την εκ μέρους της παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού, αλλά μόνον ορισμένα στοιχεία δυνάμει να επηρεάσουν τον υπολογισμό του προστίμου που της επιβλήθηκε.
- 29 Προς στήριξη της προσφυγής της, η προσφεύγουσα προβάλλει τρεις λόγους. Ο πρώτος λόγος προσφυγής αντλείται από την παράβαση του άρθρου 12, παράγραφος 2, του κανονισμού και των κατευθυντηρίων γραμμών και αφορά την εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως. Ο δεύτερος λόγος προσφυγής αντλείται από την παράβαση του άρθρου 12, παράγραφος 2, του κανονισμού και αφορά τον καθορισμό της διάρκειας της παραβάσεως. Στο πλαίσιο του τρίτου λόγου προσφυγής, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη, ή δεν έλαβε ορθώς υπόψη, τις ελαφρυντικές περιστάσεις βάσει των οποίων θα έπρεπε να μειωθεί περισσότερο το βασικό ποσό του προστίμου.

Επί του πρώτου λόγου προσφυγής, που αντλείται από εσφαλμένη εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 30 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 12 του κανονισμού και των κατευθυντηρίων γραμμών, όταν χαρακτήρισε τις παραβάσεις της ως «πολύ σοβαρές», ενώ ήταν απλώς «σοβαρές». Αυτός ο λόγος προσφυγής έχει πέντε σκέλη,

τα οποία αφορούν τον χαρακτηρισμό των παραβάσεων, τις πραγματικές επιπτώσεις τους, τη γεωγραφική έκτασή τους, τα πλεονεκτήματα που αντλούνται από αυτές και τον κύκλο εργασιών που λαμβάνεται υπόψη.

— Επί του πρώτου σκέλους, που αφορά τον χαρακτηρισμό των παραβάσεων

- 31 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, πρώτον, ότι οι παραβάσεις στις οποίες υπέπεσε δεν έχουν ίδιο βαθμό σοβαρότητας με τις παραβάσεις που η Επιτροπή χαρακτηρίζει κατά κανόνα ως «πολύ σοβαρές». Συγκεκριμένα, στις αποφάσεις της Επιτροπής και ιδίως σε εκείνες στις οποίες αναφέρονται οι κατευθυντήριες γραμμές, καθώς και στη νομολογία του Πρωτοδικείου και του Δικαστηρίου, οι παραβάσεις που χαρακτηρίζονται ως «πολύ σοβαρές» επηρεάζουν εξίσου το σύνολο, ή, τουλάχιστον, πολύ σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς, και προϋποθέτουν την πρόκληση πραγματικά σημαντικής ζημίας στον ανταγωνισμό στην εν λόγω αγορά. Η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι, μολονότι οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν όντως ότι οι κατανομές αγοράς αποτελούν περιπτώσεις πολύ σοβαρών παραβάσεων, έχουν χαρακτηριστεί ως τέτοιες παραβάσεις μόνον οι συμπράξεις μεγάλης εκτάσεως και μακράς διάρκειας. Η ανάλυση αυτή συνάδει με την πρακτική που ακολουθήθηκε σε πιο πρόσφατες υποθέσεις αφορώσες κατανομές αγοράς, όπως για παράδειγμα στις υποθέσεις «Lysine», «Tubes d'acier sans soudure» και «Conduites de chauffage urbain». Εν προκειμένω, πάντως, μολονότι ορισμένες αεροπορικές συνδέσεις που επηρεάζονται από τις παραβάσεις εμφανίζουν κάποιου βαθμού σπουδαιότητα, οι μη κοινοποιηθείσες ρυθμίσεις της συμφωνίας δεν είχαν τόσο εκτεταμένες ή σοβαρές επιπτώσεις.
- 32 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η σοβαρότητα μιας παραβάσεως εκτιμάται βάσει πολλών παραγόντων, η φύση των οποίων αποτελεί συνάρτηση του είδους της παραβάσεως και των περιστάσεων κάθε υποθέσεως (απόφαση της 7ης Ιουνίου 1983, 100/80 έως 103/80, Musique Diffusion Française κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 1825, σκέψεις 120 και 129). Η προσφεύγουσα, ενώ αναγνωρίζει στην Επιτροπή ορισμένου βαθμού εξουσία εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό της σοβαρότητας μιας παραβάσεως, φρονεί, ωστόσο, ότι η εξουσία αυτή περιορίστηκε σημαντικά λόγω της εκδόσεως των κατευθυντηρίων γραμμών. Συνεπώς, μολονότι η μέθοδος που χρησιμοποιεί η

Επιτροπή δυνάμει των κατευθυντηρίων γραμμών της λαμβάνει υπόψη και άλλα στοιχεία, πέραν της φύσεως της παραβάσεως, η εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως δεν μπορεί να στηρίζεται αποκλειστικώς στον χαρακτηρισμό της συμπεριφοράς της οικείας επιχειρήσεως, χωρίς να συνεκτιμώνται οι επιπτώσεις της. Κατά την προσφεύγουσα, αντιθέτως, το να γίνει δεκτό, χωρίς αντιρρήσεις, ότι μια «pre se» ή «κατάφωρη» παράβαση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81, παράγραφος 1, ΕΚ, όπως αναγνωρίζει ότι συμβαίνει στην περίπτωση κατανομής αγορών, δεν καθιστά δυνατή την άμεση εκτίμηση της βαρύτητάς της, όταν πρόκειται για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου.

- 33 Η προσφεύγουσα φρονεί, δεύτερον, ότι η υπό κρίση υπόθεση μπορεί να σχετισθεί με την υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», στο πλαίσιο της οποίας εκδόθηκε η απόφαση 1999/271/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 81 [ΕΚ] — IV/34.466 (ΕΕ 1999, L 109, σ. 24), που αφορούσε συμφωνία καθορισμού τιμής για υπηρεσίες μεταφορών τροχοφόρων μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας και στην οποία η Επιτροπή, μολονότι δέχθηκε ότι αυτό το είδος συμφωνίας αποτελεί, ως εκ της φύσεώς του, πολύ σοβαρή παράβαση του κοινοτικού δικαίου, έκρινε, εντούτοις, λαμβάνοντας υπόψη ότι η παράβαση είχε περιορισμένες πραγματικές επιπτώσεις στην αγορά, ότι τα μέρη δεν είχαν εκτελέσει πλήρως όλες τις συμφωνίες και ότι η εν λόγω παράβαση είχε παραγάγει τα αποτελέσματά της σε περιορισμένο μόνο μέρος της κοινής αγοράς, ότι δεν επρόκειτο για «πολύ σοβαρή», αλλά για απλώς «σοβαρή» παράβαση των κανόνων του κοινοτικού δικαίου.
- 34 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, εν προκειμένω, η Επιτροπή δεν απέδειξε τα προβαλλόμενα αποτελέσματα της συμφωνίας καθώς και τις επιπτώσεις της, όταν επισημαίνει ότι η κατανομή των αγορών μεταξύ των δύο εταιριών επηρέασε πολλές άλλες γραμμές. Η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή ότι, μεταξύ άλλων, δεν προσδιόρισε ορθώς περισσότερες από τρεις αγορές εν προκειμένω (ήτοι τις γραμμές Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη).
- 35 Η σοβαρότητα μιας παραβάσεως εξαρτάται τόσο από τις γεωγραφικές επιπτώσεις της, όσο και από τον αριθμό των προσώπων που επηρεάζονται, η δε συνεκτίμηση μόνον του πρώτου κριτηρίου σημαίνει, εν γένει, αυστηρότερη μεταχείριση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών σε σχέση με τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η προσφεύγουσα τονίζει ότι ο αριθμός των επιβατών στις τρεις γραμμές που προσδιορίζει η Επιτροπή, ο οποίος ανέρχεται στα 1,082 εκατομμύρια,

επιβεβαιώνει ότι η υπό κρίση υπόθεση είναι παρεμφερής με τη υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», στην οποία ο αριθμός των επιβατών ανερχόταν στα 1,258 εκατομμύρια. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, ο αριθμός των επιβατών είναι σχετικώς χαμηλός σε σχέση με τον συνολικό αριθμό των συνδέσεων στο έδαφος του ΕΟΧ, καθώς και μεταξύ του ΕΟΧ και του εξωτερικού. Ομοίως, η συναφθείσα, εν προκειμένω, συμφωνία εκτελέστηκε εν μέρει μόνον, στο μέτρο που επηρέασε μόνον τις τρεις γραμμές που προσδιόρισε ειδικώς η Επιτροπή, όπως αποδεικνύει, μεταξύ άλλων, το γεγονός ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν κατόρθωσαν να συνάψουν συμφωνία συνεργασίας όσον αφορά τη γραμμή Κοπεγχάγη-Birmingham.

36 Αντιθέτως, η διενεργηθείσα από την Επιτροπή σύγκριση των γεωγραφικών επιπτώσεων των παραβάσεων που διεπράχθησαν εν προκειμένω με τις επίδικες στην υπόθεση Volkswagen παραβάσεις (απόφαση 98/273/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Ιανουαρίου 1998, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου [81] ΕΚ, IV/35.733 — VW) (ΕΕ L 124, σ. 60), στερείται σπουδαιότητας, στο μέτρο που ο καθορισμός της οικείας αγοράς για καθένα από τους δύο τομείς, ήτοι για τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην πρώτη περίπτωση και για τη διανομή οχημάτων στη δεύτερη περίπτωση, προϋποθέτει την εφαρμογή πολύ διαφορετικής πρακτικής. Επίσης, το γεγονός ότι, στην υπόθεση Volkswagen, η Επιτροπή χαρακτήρισε την παράβαση ως πολύ σοβαρή, μολονότι οι μοναδικές χώρες που θίγονταν ήταν η Ιταλία, η Γερμανία και η Αυστρία, δεν ασκεί επιρροή, δεδομένης της διαφοράς στην έκταση των εν λόγω τριών χωρών και της Δανίας.

37 Τέλος, η προσφεύγουσα επισημαίνει, τρίτον, ότι η Επιτροπή, χαρακτηρίζοντας ως «πολύ σοβαρές» τις παραβάσεις που προσήφθησαν στις εταιρίες SAS και Maersk Air, έθεσε ως ποσό εκκινήσεως για τον υπολογισμό του προστίμου τα 14 εκατομμύρια ευρώ για την Maersk Air. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν το ελάχιστο πρόστιμο για τις χαρακτηριζόμενες ως πολύ σοβαρές παραβάσεις στα 20 εκατομμύρια ευρώ, η προσφεύγουσα καταλήγει ότι η στάση της Επιτροπής στερείται συνοχής και ότι οι παραβάσεις καθενός από τα συμβαλλόμενα μέρη θα έπρεπε να είχαν χαρακτηριστεί ως σοβαρές.

— Επί του δευτέρου σκέλους, που αφορά τις πραγματικές επιπτώσεις των παραβάσεων

38 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι παραβάσεις στις οποίες υπέπεσε από κοινού με άλλες επιχειρήσεις είχαν ελάχιστες αρνητικές συνέπειες στις οικείες αγορές, ίσως

και καμία απολύτως. Η προσφεύγουσα επισημαίνει, συναφώς, ότι όλες οι μεταβολές που επέφερε στον προγραμματισμό των δρομολογίων της καθένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δικαιολογούνταν από σοβαρούς οικονομικούς και εμπορικούς λόγους, οπότε η λήψη μονομερών αποφάσεων θα συνεπαγόταν τις ίδιες μεταβολές. Υπενθυμίζει ότι η SAS είχε υποστεί σημαντικές απώλειες στις γραμμές Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη, ενώ η Maersk Air είχε υποστεί απώλειες στη γραμμή Στοκχόλμη-Κοπεγχάγη.

39 Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι η γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη χρησίμευσε ως «αντάλλαγμα» στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων, αλλά τονίζει ότι ήταν προς το συμφέρον της να εξακολουθήσει η Maersk Air να εκμεταλλεύεται τη γραμμή αυτή με τέσσερις περίπου πτήσεις καθημερινώς, στο μέτρο που δεν μπορούσε να εκμεταλλεύεται μόνη με αποδοτικό τρόπο όλα τα δυνατά δρομολόγια μεταξύ της Στοκχόλμης και της βάσης της στην Κοπεγχάγη.

40 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι οι τιμές αυξήθηκαν δυσαναλόγως στις γραμμές τις οποίες αφορά η συνεργασία. Θεωρεί, πάντως, σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις στις τιμές, προκειμένου να εκτιμηθεί ορθώς η σοβαρότητα της παραβάσεως, ή, τουλάχιστον, να αποδειχθούν οι επιπτώσεις στον όγκο των δρομολογίων. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, συναφώς, ότι από μια έρευνα τη διενέργεια της οποίας είχε ζητήσει από την εταιρία Lexecon, προκειμένου να διερευνηθούν οι πραγματικές επιπτώσεις της συμφωνίας στις άλλες γραμμές με αφετηρία τη Δανία, πέραν αυτών στις οποίες αναφέρεται η Επιτροπή, προκύπτει ότι η συμφωνία συνέβαλε ελάχιστα στην άμβλυση των δυνητικών πιέσεων από πλευράς ανταγωνισμού προς την SAS και είχε ελάχιστες επιπτώσεις στις τιμές. Από τη σύγκριση της γραμμής Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, αφενός, και των γραμμών Κοπεγχάγη-Όσλο και Στοκχόλμη-Όσλο, αφετέρου, όσον αφορά τις τιμές που ίσχυαν από τον Ιανουάριο του 1998 μέχρι τον Μάρτιο του 2000, για ορισμένες κατηγορίες εισιτηρίων, προκύπτει ότι, στις τρεις αυτές συνδέσεις, σε δύο από τις οποίες η Maersk Air δεν εκτελεί πτήσεις, οι τιμές παρουσίασαν ανάλογη εξέλιξη.

41 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η συνεργασία της με την Maersk Air ήταν επωφελής για τους επιβάτες από πολλές απόψεις. Κατόπιν της επιθεωρήσεως, η SAS και η Maersk Air περιόρισαν τη συνεργασία τους στις «νόμιμες» πτυχές της, όπως στις πτήσεις με κοινό κωδικό αριθμό, στο πρόγραμμα τακτικών επιβατών

καθώς και στις υπηρεσίες εδάφους και εξυπηρητήσεως διαμονής. Η προσφεύγουσα φρονεί ότι οι επιβάτες επωφελούνται ουσιαστικώς από τη συνεργασία, ιδίως μέσω της εισόδου και επανεισόδου νέων γραμμών, όπως για παράδειγμα των γραμμών μεταξύ της Κοπεγχάγης, αφενός, και της Αθήνας, της Βενετίας, της Κωνσταντινούπολης και του Καΐρου, αφετέρου, και μεταξύ του Billund και του Δουβλίνου, καθώς και μέσω της αυξήσεως της συχνότητας των πτήσεων και της βελτιώσεως των ανταποκρίσεων στις υπάρχουσες γραμμές.

42 Η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν έλαβε ή εκτέλεσε οποιαδήποτε απόφαση που δεν εξυπηρετούσε τα συμφέροντα του. Συγκεκριμένα, την άνοιξη του 2000 οι συμβαλλόμενοι, μη έχοντας καταλήξει σε συμφωνία όσον αφορά τη γραμμή Κοπεγχάγη-Birmingham, αποφάσισαν να εισέλθουν απευθείας σε ανταγωνισμό στη γραμμή που η Maersk Air εκμεταλλεύονταν σε συνδυασμό με την British Airways.

43 Τέλος, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι επηρεάστηκε περιορισμένο μόνον τμήμα της κοινής αγοράς και τούτο παρά το γεγονός ότι τα μέρη προέβλεψαν γενικούς όρους στη συμφωνία τους περί κατανομής αγορών. Αφενός, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι, ελλείψει συμφωνίας, τα μέρη θα ενεργούσαν με διαφορετικό τρόπο σε οποιαδήποτε άλλη γραμμή, πλην των τριών συγκεκριμένων γραμμών. Αφετέρου, ακόμη και στις τρεις γραμμές που προσδιόρισε η Επιτροπή, οι μεταβολές στον προγραμματισμό των δρομολογίων θα ήταν αναπόφευκτες.

— Επί του τρίτου σκέλους, που αφορά τη γεωγραφική έκταση της παραβάσεως

44 Η προσφεύγουσα εκτιμά ότι η διαπίστωση την οποία περιλαμβάνει η 91η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι δηλαδή «η αγορά η οποία επηρεάζεται εκτείνεται σε όλον τον ΕΟΧ, αλλά και πέραν αυτού» δεν είναι σαφής και στερείται συνοχής. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τη διαπίστωση αυτή, ως αγορά η

οποία επηρεάζεται γεωγραφικώς νοείται η γεωγραφική περιοχή στην οποία είχαν ορισμένες επιπτώσεις τα αποτελέσματα των παραβάσεων. Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, με την 28η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης απόφασης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι κάθε συνδυασμός αφετηρίας και προορισμού πρέπει να θεωρείται ως χωριστή αγορά για τον πελάτη. Η συνήθης μέθοδος καθορισμού των αγορών που εφαρμόζει η Επιτροπή στις υποθέσεις αεροπορικών μεταφορών δεν συνεπάγεται, εξάλλου, προσδιορισμό συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής, αλλά μάλλον προσδιορισμό συνδέσεως από σημείο σε σημείο. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, πέραν των τριών επίδικων αγορών (Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη), η Επιτροπή δεν προσδιόρισε καμία άλλη αγορά και περιορίστηκε στην αναφορά γενικών κατηγοριών αγορών, επικαλούμενη την ύπαρξη σημαντικού αριθμού συνδέσεων, χωρίς ωστόσο να τον προσδιορίζει, από και προς την Κοπεγχάγη και το Billund. Η Επιτροπή, συνεπώς, δεν προσδιόρισε και δεν οριοθέτησε περισσότερες από τρεις αγορές.

45 Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι υφίσταται αγορά εκτεινόμενη σε ολόκληρο τον ΕΟΧ και δεν αιτιολόγησε τη διαπίστωσή της ότι όλες οι γραμμές από και προς τη Δανία επηρεάζονται ή θα μπορούσαν να επηρεαστούν από τη συμφωνία.

46 Επίσης, το κρίσιμο έδαφος που προσδιόρισε η Επιτροπή περιλαμβάνει πολλές αεροπορικές γραμμές τις οποίες δεν εκμεταλλεύεται ούτε η SAS ούτε η Maersk Air και οι οποίες δεν εξυπηρετούν δρομολόγια ούτε από ούτε προς τη Δανία. Επιπλέον, η Επιτροπή ουδόλως απέδειξε κατά ποιόν τρόπο επηρεάζονται ή θα μπορούσαν να επηρεαστούν οι εν λόγω συνδέσεις.

47 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η εν λόγω συμφωνία είχε πραγματικές επιπτώσεις στον αριθμό των επίδικων συνδέσεων, στις οποίες αναφέρεται ανά κατηγορία και αορίστως. Ισχυρίζεται ότι από την έρευνα της Lexecon προκύπτει ότι, στις γραμμές στις οποίες δεν παρατηρείται αλληλεπικάλυψη υπηρεσιών και στις οποίες η SAS βρισκόταν δυνητικώς μόνο σε ανταγωνισμό με την Maersk Air, οι επιπτώσεις της συμφωνίας ήταν ελάχιστες.

- 48 Η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι, στην υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, στον τομέα των μεταφορών, η γεωγραφική έκταση των παραβάσεων περιοριζόταν στις συνδέσεις οι οποίες επηρεάζονται όντως από την αντίθετη προς τον ανταγωνισμό πρακτική. Εν προκειμένω, η εσφαλμένη εκτίμηση της γεωγραφικής εκτάσεως της συμφωνίας οδήγησε την Επιτροπή σε εσφαλμένη εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων.
- 49 Ακόμη και αν υποθεθεί ότι το Πρωτοδικείο εκτιμά ότι ως «γεωγραφική αγορά η οποία επηρεάζεται» νοείται η γεωγραφική περιοχή στην οποία τα αποτελέσματα των παραβάσεων είχαν επιπτώσεις, η αιτιολογία δεν είναι προσήκουσα, καθόσον από την προσβαλλόμενη απόφαση δεν προκύπτει το είδος αποτελεσμάτων που μπορεί να προκληθούν στη ζώνη του «ΕΟΧ αλλά και πέραν αυτού».
- 50 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε, επίσης, σε σφάλμα κατά την εκτίμηση των γεωγραφικών επιπτώσεων της παραβάσεως.
- 51 Η προσφεύγουσα εκτιμά ότι η παράβαση δεν είχε τόσο ευρέα αποτελέσματα όσο ισχυρίζεται η Επιτροπή. Η Επιτροπή όφειλε, για παράδειγμα, να λάβει υπόψη την αποτυχημένη προσπάθεια της SAS και της Maersk Air να συντονίσουν τα ωράριά τους στη γραμμή Κοπεγχάγη-Birmingham. Από το παράδειγμα αυτό προκύπτει ότι, παρά τους γενικούς όρους της συμφωνίας περί κατανομής της αγοράς, τα αποτελέσματά της είναι εμφανή μόνο στις γραμμές στις οποίες τα μέρη βρίσκονταν πραγματικά σε ανταγωνισμό μεταξύ τους.

— Επί του τετάρτου σκέλους, που αφορά τα οφέλη που αντλούνται από την παράβαση

- 52 Η προσφεύγουσα υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, το ποσό του προστίμου μπορεί να αυξηθεί, προκειμένου να υπερβεί το ποσό των αθέμιτων κερδών που αποκομίσθηκαν λόγω της παραβάσεως. Εν προκειμένω, η

προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή εφάρμοσε τις εν λόγω διατάξεις και υπολόγισε το ποσό του προστίμου που της επέβαλε βάσει εκτιμήσεως που πραγματοποίησαν τα μέρη της συμπράξεως κατά τις διαπραγματεύσεις τους, σύμφωνα με την οποία η απόσυρση της Maersk Air από τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη επέφερε στην SAS επιπλέον ετήσια έσοδα της τάξεως των [...] ¹ δανικών κορωνών (DKK). Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς που προέβαλε η Επιτροπή με το υπόμνημά της αντικρούσεως, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει σαφώς ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε πράγματι στο ποσό των [...] DKK για να εκτιμήσει τα κέρδη που αποκόμισε η SAS λόγω της παραβάσεως.

53 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί ότι η παράβαση της απέφερε πρόσθετο κέρδος [...] DKK.

54 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, συναφώς, καταρχάς, ότι το ποσό των [...] DKK αναφέρθηκε τυχαία από τον εκπρόσωπο της Maersk Air κατά τις διαπραγματεύσεις και ουδέποτε επιβεβαιώθηκε από την SAS.

55 Η πληροφορία διαψεύδεται επίσης από το γεγονός ότι οι τιμές που παρατηρήθηκαν στη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη δεν εξελίχθηκαν διαφορετικά από τις τιμές που ίσχυαν σε ανάλογες γραμμές.

56 Η προσφεύγουσα επισημαίνει, ακολούθως, ότι η εκτίμηση της Επιτροπής, στο μέτρο που στηρίχθηκε αποκλειστικώς στην εξέταση της γραμμής Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, δεν λαμβάνει υπόψη την ιδιαίτερη φύση του τομέα των αεροπορικών μεταφορών, ο οποίος λειτουργεί ως δίκτυο. Η ανάγκη συνεκτιμήσεως του δικτύου στο σύνολό του είναι πολύ σημαντική όσον αφορά τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, στην οποία το 60 % των δρομολογίων αποτελούν δρομολόγια ανταποκρίσεων.

¹ — Παρελειπόμενα εμπιστευτικά στοιχεία.

- 57 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, περαιτέρω, ότι θα ήταν προς το συμφέρον της να εξακολουθήσει η Maersk Air να δραστηριοποιείται στη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη λόγω του κορεσμού που υπέστη στην εν λόγω γραμμή, όπως είχε υποστηρίξει κατά τις διαπραγματεύσεις της με την Maersk Air το 1998. Προσθέτει ότι, κατά τη σχετικώς σύντομη περίοδο που ακολούθησε την απόσυρση της Maersk Air, η SAS δεν ήταν σε θέση να προσαρμόσει πλήρως το δίκτυό της στη νέα κατάσταση και ότι, λόγω του κορεσμού, η SAS έχει απώλειες δρομολογίων από τις οποίες επωφελούνται ανταγωνιστικά δίκτυα.
- 58 Τέλος, η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι το ποσό [...] DKK προκύπτει από ένα έγγραφο που η SAS δεν είχε τη δυνατότητα να σχολιάσει όταν παρουσιάστηκε, και ότι το γεγονός ότι οι δηλώσεις του εκπροσώπου της Maersk Air δεν διαψεύστηκαν δεν σημαίνει ότι η SAS τις αποδεχόταν. Από τα σχετικά με τις εν λόγω διαπραγματεύσεις έγγραφα της SAS δεν προέκυπτε, εξάλλου, ότι η συμφωνία συνεργασίας απέφερε επιπλέον έσοδα, αλλά, αντιθέτως, ότι θα ήταν επικερδές να εξακολουθήσει η Maersk Air να εκτελεί πτήσεις στη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, προκειμένου να αποφευχθεί η συμφόρηση κατά τις ώρες αιχμής.
- 59 Εξάλλου, η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι το ποσό [...] de DKK στηρίζεται στην περίπτωση ενδεχόμενης αύξησεως των ναύλων ανά επιβάτη στις συνδέσεις Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη και Κοπεγχάγη-Όσλο, ενώ η τελευταία γραμμή δεν περιλαμβανόταν στη συμφωνία κατανομής της αγοράς. Συνεπώς, κατ' εφαρμογήν της συλλογιστικής της Επιτροπής, το ακριβές ποσό στη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη μόνο, η οποία αριθμεί περίπου 1 εκατομμύριο επιβάτες, θα ήταν [...] DKK.
- Επί του πέμπτου σκέλους, που αφορά τον σχετικό κύκλο εργασιών
- 60 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι, αν το Πρωτοδικείο δεχόταν την επιλογή της Επιτροπής να προσφύγει στη μέθοδο υπολογισμού που στηρίζεται στον σχετικό κύκλο εργασιών, μολονότι οι κατευθυντήριες γραμμές δεν περιέχουν καμία αναφορά στην εν λόγω μέθοδο για τον υπολογισμό του προστίμου, θα έπρεπε τουλάχιστον η Επιτροπή να συγκρίνει ανάλογα ποσά.

- 61 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, συναφώς, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη, στο μέτρο που συνέκρινε τον ενοποιημένο κύκλο εργασιών του ομίλου SAS, ο οποίος ανέρχεται στα 4,917 δισεκατομμύρια. ευρώ, με τον αντίστοιχο της Maersk Air, ο οποίος είναι κατά 10,7 φορές μικρότερος, χωρίς να λάβει υπόψη ότι η Maersk Air αποτελεί μέρος του ομίλου A. P. Møller, του οποίου ο κύκλος εργασιών είναι περίπου διπλάσιος από εκείνον του ομίλου SAS.
- 62 Η Επιτροπή αμφισβητεί τη βασιμότητα των επιχειρημάτων της προσφεύγουσας και ζητεί την απόρριψη του λόγου προσφυγής.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 63 Στο πλαίσιο του πρώτου λόγου προσφυγής, σύμφωνα με τον οποίο η Επιτροπή κακώς χαρακτήρισε ως «πολύ σοβαρές» τις παραβάσεις, ενώ ήταν απλώς «σοβαρές», η προσφεύγουσα προβάλλει σειρά αιτιάσεων και επιχειρημάτων αποτελούμενων από πέντε σκέλη, τα οποία, μολονότι διακρίνονται μεταξύ τους, σχηματίζουν επιμέρους ομάδες και σκοπούν, κατ' ουσίαν, στην αμφισβήτηση της εκ μέρους της Επιτροπής εκτιμήσεως της σοβαρότητας των παραβάσεων, στο μέτρο που στηρίχθηκε σε υπερβολικό βαθμό στη φύση των παραβάσεων και δεν έλαβε υπόψη, ή εκτίμησε εσφαλμένα, την έκταση της επίδικης γεωγραφικής αγοράς και τις πραγματικές επιπτώσεις των παραβάσεων στην αγορά. Η προσφεύγουσα φρονεί ότι τα πραγματικά περιστατικά της παρούσας υποθέσεως είναι παρεμφερή προς εκείνα της υποθέσεως «Ελληνικά πορθημεία» και ότι η Επιτροπή κακώς έλαβε υπόψη, κατά τον υπολογισμό του προστίμου, τα οφέλη που αντλούνται από την παράβαση καθώς και τον συνολικό κύκλο εργασιών.

— Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- 64 Επιβάλλεται, καταρχάς, να υπομνησθεί ότι το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού, όπως εξάλλου και το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17,

προβλέπει απλώς ότι, για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου, λαμβάνεται υπόψη η σοβαρότητα και η διάρκεια της παραβάσεως. Κατά πάγια νομολογία, η διάταξη αυτή απονέμει στην Επιτροπή ευρεία εξουσία εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό των προστίμων (απόφαση του Πρωτοδικείου της 21ης Οκτωβρίου 1997, T-229/94, Deutsche Bahn κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1689, σκέψη 127), η οποία αποτελεί, μεταξύ άλλων, έκφραση της γενικής πολιτικής της στον τομέα του ανταγωνισμού (προαναφερθείσα στη σκέψη 32 απόφαση *Musique Diffusion Française* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψεις 105 και 109). Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή, προκειμένου να εξασφαλίσει τη διαφάνεια και την αντικειμενικότητα των αποφάσεών της στον τομέα των προστίμων, εξέδωσε το 1998 τις κατευθυντήριες γραμμές οι οποίες καθορίζουν, τηρουμένων των υπέρτερων κανόνων δικαίου, τα κριτήρια που πρόκειται να εφαρμοστεί στο πλαίσιο της ασκήσεως της εξουσίας εκτιμήσεως που διαθέτει αυτό συνεπάγεται αυτοπεριορισμό της εν λόγω εξουσίας (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση του Πρωτοδικείου της 30ής Απριλίου 1998, T-214/95, *Vlaamse Gewest* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-717, σκέψη 89), στο μέτρο που η Επιτροπή οφείλει να τηρεί τους ενδεικτικούς κανόνες που η ίδια έχει επιβάλει (απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Δεκεμβρίου 1996, T-380/94, *AIUFFASS* και *AKT* κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. II-2169, σκέψη 57).

65. Εν προκειμένω, σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 78 έως 125 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επέβαλε πρόστιμα στις δύο επιχειρήσεις που παρέβησαν το άρθρο 81, παράγραφος 1, ΕΚ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Από τις εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις της προσβαλλομένης αποφάσεως και από τη δικογραφία προκύπτει ότι τα πρόστιμα επιβλήθηκαν βάσει του άρθρου 12, παράγραφος 2, του κανονισμού και ότι η Επιτροπή, μολοντί η προσβαλλόμενη απόφαση δεν παραπέμπει ρητώς στις κατευθυντήριες γραμμές και παρότι οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές αφορούν μόνον τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν κατ'εφαρμογήν του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17, καθόρισε το ποσό των προστίμων εφαρμόζοντας τη μέθοδο που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές.
66. Πρέπει, καταρχάς, να εξεταστεί αν, όπως διατείνεται η προσφεύγουσα, οι κατευθυντήριες γραμμές περιόρισαν σε υπερβολικό βαθμό την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει η Επιτροπή όσον αφορά τον καθορισμό των προστίμων.
67. Βάσει της μεθόδου που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές, ο καθορισμός του ποσού των προστίμων ακολουθεί ένα πρότυπο στηριζόμενο στον καθορισμό ενός

βασικού ποσού στο οποίο εφαρμόζονται προσαυξήσεις, προκειμένου να ληφθούν υπόψη επιβαρυντικά στοιχεία, και μειώσεις, προκειμένου να ληφθούν υπόψη ελαφρυντικές περιστάσεις. Το βασικό ποσό καθορίζεται με γνώμονα τη σοβαρότητα της παραβάσεως και το ποσό της ενδεχόμενης προσαυξήσεώς του αποτελεί συνάρτηση της διάρκειάς της.

- 68 Όσον αφορά τη σοβαρότητα της παραβάσεως, οι κατευθυντήριες γραμμές διευκρινίζουν ότι η εκτίμησή της πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ιδιαίτερη φύση της παραβάσεως, τις συγκεκριμένες επιπτώσεις της στην αγορά, όταν μπορούν να προσδιοριστούν, και την έκταση της οικείας γεωγραφικής περιοχής (σημείο 1 Α, πρώτο εδάφιο, των κατευθυντηρίων γραμμών). Στο πλαίσιο αυτό, οι παραβάσεις κατατάσσονται σε τρεις κατηγορίες, ήτοι στις «ελαφρές» παραβάσεις, για τις οποίες το ποσό των προβλεπόμενων προστίμων κυμαίνεται μεταξύ 1 000 ευρώ και ενός εκατομμυρίου ευρώ, στις «σοβαρές παραβάσεις», για τις οποίες το ποσό των προβλεπόμενων προστίμων κυμαίνεται μεταξύ ενός εκατομμυρίου και 20 εκατομμυρίων ευρώ και στις «πολύ σοβαρές παραβάσεις», για τις οποίες το ποσό των προβλεπόμενων προστίμων υπερβαίνει τα 20 εκατομμύρια ευρώ (σημείο 1 Α, δεύτερο εδάφιο, πρώτη έως τρίτη περίπτωση). Σε καθεμία από αυτές τις κατηγορίες, η κλιμάκωση των προβλεπόμενων κυρώσεων καθιστά δυνατή τη διαφοροποίηση της μεταχείρισεως των επιχειρήσεων, ανάλογα με τη φύση των διαπραχθεισών παραβάσεων (σημείο 1 Α, τρίτο εδάφιο). Επιπλέον, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η πραγματική οικονομική δυνατότητα του αυτουργού της παράβασης να προξενήσει σημαντική ζημία σε άλλους οικονομικούς παράγοντες, ιδίως δε στους καταναλωτές, και να καθορίζεται το ύψος του προστίμου κατά τρόπο ώστε να έχει επαρκώς αποτρεπτικό αποτέλεσμα (σημείο 1 Α, τέταρτο εδάφιο).

- 69 Σε καθεμία από τις ως άνω κατηγορίες, είναι δυνατόν, κατά τις κατευθυντήριες γραμμές, να χρειάζεται, σε ορισμένες περιπτώσεις, να σταθμιστεί το ως άνω καθοριζόμενο ποσό προκειμένου να ληφθεί υπόψη το ειδικό βάρος και, επομένως, ο πραγματικός αντίκτυπος της παράνομης συμπεριφοράς κάθε επιχειρήσεως στον ανταγωνισμό, ιδίως όταν υφίστανται σημαντικές διαφορές μεγέθους μεταξύ των επιχειρήσεων που διαπράττουν το αυτό είδος παραβάσεως, και να προσαρμοστεί αναλόγως το σημείο εκκινήσεως του βασικού ποσού που λαμβάνεται υπόψη αναλόγως με τον συγκεκριμένο χαρακτήρα κάθε επιχειρήσεως (στο εξής: ποσό εκκινήσεως) (σημείο 1 Α, έκτο εδάφιο).

- 70 Συνεπώς, στο μέτρο που οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ότι η εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ιδιαίτερη φύση της παραβάσεως, τις συγκεκριμένες επιπτώσεις της στην αγορά, όταν μπορούν να προσδιορισθούν, και την έκταση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς, εμπίπτουν τόσο στο κανονιστικό πλαίσιο που προβλέπει το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού, όσο και στο περιθώριο εκτιμήσεως που αναγνωρίζει η νομολογία στην Επιτροπή όσον αφορά τον καθορισμό των προστίμων.
- 71 Επιβάλλεται, ακολούθως, η επισήμανση ότι, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, οι κατευθυντήριες γραμμές δεν προβλέπουν ότι όλες τις συμπτώσεις που αφορούν κατανομή αγορών θα χαρακτηρίζονται αυτοδικαίως ως «πολύ σοβαρές» παραβάσεις.
- 72 Συγκεκριμένα, το σημείο 1 Α, πρώτο εδάφιο, των κατευθυντηρίων γραμμών προβλέπει ρητώς ότι η εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως δεν πρέπει να λαμβάνει υπόψη μόνον την ιδιαίτερη φύση της παραβάσεως, αλλά και τις επιπτώσεις της στην αγορά, όταν μπορούν να προσδιορισθούν, καθώς και την έκταση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς.
- 73 Δεύτερον, το σημείο 1 Α, δεύτερο εδάφιο, τρίτη περίπτωση, το οποίο διευκρινίζει την έννοια των «πολύ σοβαρών παραβάσεων», δεν συνεπάγεται αυστηρό και προκαθορισμένο χαρακτηρισμό των παραβάσεων, αλλά περιορίζεται στην επισήμανση ότι «πρόκειται κατά βάση για οριζόντιους περιορισμούς, π.χ. συνασπισμούς επιχειρήσεων με σκοπό τον έλεγχο των τιμών ή τον επιμερισμό των αγορών βάσει ποσοτώσεων, ή για άλλου είδους πρακτικές οι οποίες πλήττουν την εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, όπως είναι εκείνες οι οποίες αποσκοπούν στην όρθωση εμποδίων μεταξύ των εθνικών αγορών, ή για καταχρήσεις δεσπόζουσας θέσεως εκ μέρους επιχειρήσεων που αναπτύσσουν δραστηριότητα υπό καθεστώς οιονεί μονοπωλίου».
- 74 Τρίτον, το σημείο 1 Α προβλέπει, επίσης, με το τέταρτο, πέμπτο και έκτο εδάφιο του, ότι, για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου, πρέπει να συνεκτιμώνται διάφοροι άλλοι παράγοντες (η πραγματική οικονομική δυνατότητα των επιχειρήσεων που διέπραξαν την παράβαση να προκαλέσουν σημαντική ζημία, το αποτρεπτικό αποτέλεσμα του προστίμου, το ειδικό βάρος και, επομένως, οι πραγματικές επιπτώσεις των παραβάσεων κάθε επιχειρήσεως).

- 75 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι κατευθυντήριες γραμμές περιορίζουν υπερβολικώς και παρανόμως την εξουσία εκτιμήσεως που διαθέτει η Επιτροπή όσον αφορά τον καθορισμό του ποσού των προστίμων, αλλά πρέπει να αναλύονται ως μηχανισμός ο οποίος παρέχει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα να αντιλαμβάνονται σαφέστερα την πολιτική ανταγωνισμού που πρόκειται να εφαρμόσει η Επιτροπή, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διαφάνεια και η αντικειμενικότητα των αποφάσεών της στον τομέα του καθορισμού προστίμων (βλ., υπό την έννοια αυτή, απόφαση του Πρωτοδικείου της 29ης Απριλίου 2004, T-236/01, T-239/01, T-244/01 έως T-246/01, T-251/01 και T-252/01, Tokai Carbon κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-1181, στο εξής: απόφαση *Électrodes de graphite*, σκέψη 157). Επιβάλλεται, περαιτέρω, η υπενθύμιση ότι η νομιμότητα της μεθοδολογίας που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων επιβεβαιώθηκε επανειλημμένως από τον κοινοτικό δικαστή (βλ., ειδικότερα, αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 20ής Μαρτίου 2002, T-23/99, LR AF 1998 κατά Επιτροπής, Συλλογή 2002, σ. II-1705, της 19ης Μαρτίου 2003, T-213/00, CMA CGM κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-913, απόφαση *Électrodes de graphite*, και απόφαση της 9ης Ιουλίου 2003, T-224/00, Archer Daniels Midland και Archer Daniels Midland Ingredients κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. II-2597, στο εξής: απόφαση *Lysine*).
- 76 Εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αιτίαση της προσφεύγουσας σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή περιορίστηκε σε μια αμιγώς τυπολογική προσέγγιση του ζητήματος, λαμβάνοντας υπόψη μόνον το κριτήριο της φύσεως της παραβάσεως, στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 77 Συγκεκριμένα, η εξέταση της σοβαρότητας της παραβάσεως αρχίζει στην 87η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η οποία προβλέπει ότι, «κατά την εκτίμηση της σοβαρότητας της παράβασης, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη της τη μορφή της παράβασης, το μέγεθος της σχετικής γεωγραφικής αγοράς και την πραγματική επίπτωση της παράβασης στην αγορά». Ακολουθούν τρεις «ενότητες» της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις οποίες εξετάζονται, αντιστοίχως, «[η] μορφή της παράβασης» (88η και 89η αιτιολογική σκέψη), «[τ]ο μέγεθος της σχετικής γεωγραφικής αγοράς» (90ή και 91η αιτιολογική σκέψη) και «[η] πραγματική επίπτωση της παράβασης» (92η έως 95η αιτιολογική σκέψη). Τέλος, σε μια τέταρτη ενότητα, η Επιτροπή εξετάζει επίσης διάφορα επιχειρήματα των μερών της συμπράξεως σχετικά με τη σοβαρότητα της παραβάσεως (96η έως 101η αιτιολογική σκέψη).

- 78 Συνεπώς, η αιτίαση της προσφεύγουσας που αντλείται από την αμιγώς τυπολογική εξέταση των παραβάσεων και περιορίζεται στη φύση τους πρέπει να απορριφθεί.
- 79 Πρέπει, ακολούθως, να εξεταστεί αν η εκ μέρους της Επιτροπής εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων, των συγκεκριμένων επιπτώσεων τους στην αγορά και της εκτάσεως της σχετικής γεωγραφικής αγοράς είναι προδήλως εσφαλμένη.

— Επί της φύσεως της παραβάσεως

- 80 Όσον αφορά τη φύση της παραβάσεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι, κατά το πρώτο άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα μέρη παρέβησαν το άρθρο 81 ΕΚ και το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον ΕΟΧ, όταν συνήψαν, αφενός, μια συνολική συμφωνία κατανομής των αγορών η οποία προβλέπει ότι η SAS δεν θα εξυπηρετούσε τις γραμμές με αφετηρία το Jutland τις οποίες εκμεταλλεύεται η Maersk Air και ότι η Maersk Air δεν θα μπορούσε να εκτελεί πτήσεις στις γραμμές με αφετηρία την Κοπεγχάγη τις οποίες εκμεταλλευόταν ή επρόκειτο να εκμεταλλευθεί η SAS, καθώς και μια συμφωνία αποβλέπουσα στην τήρηση της κατανομής των εσωτερικών γραμμών και, αφετέρου, ειδικές συμφωνίες κατανομής αγοράς όσον αφορά ορισμένες διεθνείς γραμμές, μεταξύ των οποίων τη συμφωνία που προβλέπει ότι η Maersk Air θα έπαυε να εκμεταλλεύεται τη σύνδεση μεταξύ Κοπεγχάγης και Στοκχόλμης έναντι αντισταθμίσεως, τη συμφωνία που συνήφθη προς αντιστάθμιση των προηγούμενων, σύμφωνα με την οποία η SAS θα έπαυε να εκμεταλλεύεται τη γραμμή Κοπεγχάγη-Βενετία ενώ η Maersk Air θα άρχιζε να εξυπηρετεί τη γραμμή αυτή, και τη συμφωνία που προβλέπει ότι η SAS δεν θα εκτελούσε πτήσεις στη γραμμή Billund-Φρανκφούρτη.
- 81 Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώθηκαν τόσο από τα μέρη κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας όσο και από την προσφεύγουσα, η οποία επισήμανε ρητώς, με το δικόγραφο της προσφυγής της, ότι δεν αμφισβητεί τις παραβάσεις που διαπιστώθηκαν με την προσβαλλόμενη απόφαση.

82 Στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους του υπό εξέταση λόγου προσφυγής, ο οποίος σκοπεύει να αποδείξει ότι οι παραβάσεις που διαπιστώθηκαν θα έπρεπε να χαρακτηρισθούν ως «σοβαρές» και όχι ως «πολύ σοβαρές», η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή, κατ' ουσίαν, ότι, λαμβάνοντας υπόψη μόνον τη φύση των παραβάσεων, περιορίστηκε σε μια αμιγώς τυπολογική προσέγγιση του ζητήματος, ενώ από την πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής (υποθέσεις «Lysine», «Tubes d'acier sans soudure» και «Conduites de chauffage urbain») και από τη νομολογία προκύπτει ότι, μεταξύ των παραβάσεων που αφορούν κατανομές αγορών, χαρακτηρίστηκαν ως «ιδιαιτέρως σοβαρές» μόνον εκείνες που επηρεάζουν αδιακρίτως το σύνολο ή, τουλάχιστον, πολύ σημαντικό μέρος της κοινής αγοράς και οι οποίες πράγματι προκάλεσαν σημαντική ζημία στον ανταγωνισμό. Οι κατευθυντήριες γραμμές, αυτές καθαυτές, μολονότι συγκαταλέγουν, βεβαίως, τις κατανομές αγοράς στις «πολύ σοβαρές» παραβάσεις, παραπέμπουν ωστόσο μόνο σε συμπράξεις αγοράς μεγάλης εκτάσεως και μακράς διάρκειας. Ως εκ τούτου, η προσφεύγουσα αναφέρεται στις αποφάσεις που εξέδωσε η Επιτροπή στις υποθέσεις «Ciment», «Carton» και «Poutrelles»).

83 Επιβάλλεται, συναφώς, η υπενθύμιση ότι «η εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως, προς τον σκοπό του καθορισμού του προστίμου, πρέπει να γίνεται λαμβανομένης υπόψη ιδίως της φύσεως των περιορισμών που η παράβαση αυτή επέφερε στον ανταγωνισμό, του αριθμού και της σπουδαιότητας των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, του αντίστοιχου τμήματος της αγοράς που ελέγχουν εντός της Κοινότητας, καθώς και της καταστάσεως της αγοράς κατά τη χρονική περίοδο διαπράξεως της παραβάσεως» (απόφαση του Δικαστηρίου της 15ης Ιουλίου 1970, 41/69, ACF Chemiefarma κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1969-1971, σ. 397, σκέψη 176). Κατά πάγια νομολογία, εξάλλου, «η εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως [...] πρέπει να γίνεται λαμβανομένης υπόψη ιδίως της φύσεως των περιορισμών που επιβάλλονται στον ανταγωνισμό» (απόφαση του Πρωτοδικείου της 22ας Οκτωβρίου 1997, T-213/95 και T-18/96, SCK και FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739, σκέψη 246, και απόφαση Lysine, σκέψη 117). Ομοίως, με την απόφασή του της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, T-203/01, Michelin κατά Επιτροπής (Συλλογή 2003, σ. II-4071, σκέψεις 258 και 259), το Πρωτοδικείο έκρινε ότι η σοβαρότητα μιας παραβάσεως μπορούσε να αποδειχθεί σε σχέση με τη φύση και το αντικείμενο των καταχρηστικών συμπεριφορών και υπενθύμισε ότι «κατά πάγια νομολογία (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 11ης Μαρτίου 1999, T-141/94, Thyssen Stahl κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σ. II-347, σκέψη 636, και της 13ης Δεκεμβρίου 2001, T-45/98 και T-47/98, Krupp Thyssen Stainless και Acciai speciali Terni κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. II-3757, σκέψη 199), τα στοιχεία που αφορούν το [αντικείμενο] μιας συμπεριφοράς μπορεί πράγματι να έχουν μεγαλύτερη σημασία από εκείνα που αφορούν τα αποτελέσματά της».

- 84 Συνεπώς, μοιολόντι πρέπει να λαμβάνεται επίσης υπόψη η έκταση της σχετικής γεωγραφικής αγοράς και οι επιπτώσεις στην αγορά, όταν μπορούν να προσδιορισθούν, η φύση των παραβάσεων αποτελεί κύριο κριτήριο για την εκτίμηση μιας παραβάσεως.
- 85 Όσον αφορά, ειδικότερα, τις συμπράξεις που αφορούν, όπως εν προκειμένω, κατανομή αγορών, επιβάλλεται, καταρχάς, η υπενθύμιση ότι, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, οι «πολύ σοβαρές» παραβάσεις στηρίζονται κυρίως σε οριζόντιους περιορισμούς υπό μορφήν καρτέλ τιμών και σε ποσοστώσεις κατανομής αγορών ή σε άλλη πρακτική θίγουσα την άρτια λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και ότι συγκαταλέγονται επίσης στα παραδείγματα συμπράξεων που το άρθρο 81, παράγραφος 1, στοιχείο γ', ΕΚ έχει ρητώς κηρύξει ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά. Πέραν της σοβαρής στρεβλώσεως του ανταγωνισμού που προκαλούν οι εν λόγω συμπράξεις, στο μέτρο που υποχρεώνουν τα συμβαλλόμενα μέρη να εξυπηρετούν χωριστές αγορές οι οποίες συχνά οριοθετούνται από τα εθνικά σύνορα, προκαλούν απομόνωση των εν λόγω αγορών, υποσκάπτοντας με τον τρόπο αυτό την επίτευξη του κύριου σκοπού της Συνθήκης ΕΚ, ήτοι τη δημιουργία ενιαίας κοινοτικής αγοράς. Επιπλέον, παραβάσεις τέτοιου είδους, ιδίως όταν πρόκειται για οριζόντιες συμπράξεις, χαρακτηρίζονται από τη νομολογία ως «πολύ σοβαρές» ή ως «κατάφωρες» (αποφάσεις του Πρωτοδικείου της 6ης Απριλίου 1995, T-148/89, Tréfilunion κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. II-1063, σκέψη 109, και της 15ης Σεπτεμβρίου 1998, T-374/94, T-375/94, T-384/94 και T-388/94, European Night Services κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-3141, σκέψη 136). Κατά πάγια νομολογία, για να εκτιμήσει τη σοβαρότητα μιας παραβάσεως, η Επιτροπή δεν πρέπει να λαμβάνει υπόψη μόνον τις ιδιαίτερες περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως, αλλά και το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται η παράβαση και να εξασφαλίζει τον αποτρεπτικό αποτέλεσμα της ενέργειάς της, κυρίως για τα είδη παραβάσεων που θίγουν σε σημαντικό βαθμό την εκπλήρωση των σκοπών της Κοινότητας (προαναφερθείσα στη σκέψη 32 απόφαση Musique Diffusion Française κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 106).
- 86 Όσον αφορά την αιτίαση της προσφεύγουσας ότι οι επίδικες παραβάσεις θα έπρεπε να είχαν χαρακτηριστεί ως «σοβαρές», διότι μόνον οι παραβάσεις που καλύπτουν ολόκληρη την κοινή αγορά και είναι μακράς διάρκειας μπορούν να χαρακτηρισθούν ως «πολύ σοβαρές», πρέπει να απορριφθεί.

87 Αφενός, η αιτίαση δεν ευσταθεί νομικώς. Συγκεκριμένα, η διάρκεια της παραβάσεως δεν είναι κριτήριο βάσει του οποίου μπορεί να εκτιμηθεί η βαρύτητά της, αλλά αποτελεί τον δεύτερο παράγοντα, μετά τη σοβαρότητα της παραβάσεως, που έχει προβλεφθεί τόσο από το άρθρο 12, παράγραφος 2, του κανονισμού όσο και από τις κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου. Όσον αφορά τη γεωγραφική έκταση, το γεγονός ότι οι κατευθυντήριες γραμμές ανέφεραν, ως απλά παραδείγματα «πολύ σοβαρών» παραβάσεων, μόνον τις παραβάσεις που θίγουν ουσιαστικώς την πλειονότητα των κρατών μελών δεν μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι μόνον οι παραβάσεις με τέτοια γεωγραφική έκταση μπορούν να χαρακτηρισθούν ως πολύ σοβαρές. Ομοίως, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι η πλειονότητα των αποφάσεων ή το μεγαλύτερο μέρος της νομολογίας που αφορά παραβάσεις οι οποίες κρίθηκαν ως «πολύ σοβαρές» αφορούσε γεωγραφικούς περιορισμούς πολύ εκτεταμένους, ούτε από τη Συνθήκη, ούτε από τον κανονισμό, ούτε από τις κατευθυντήριες γραμμές, ούτε από τη νομολογία προκύπτει ότι μόνον αυτές οι παραβάσεις μπορούν να χαρακτηρισθούν κατ' αυτόν τον τρόπο. Αντιθέτως, όπως προαναφέρθηκε, η νομολογία αναγνωρίζει στην Επιτροπή ευρεία εξουσία εκτιμήσεως όσον αφορά την εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων και τον καθορισμό του προστίμου βάσει διαφόρων στοιχείων που δεν περιέχονται σε έναν δεσμευτικό ή εξαντλητικό κατάλογο κριτηρίων τα οποία πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Επίσης, κατά πάγια νομολογία, η πρακτική λήψεως αποφάσεων που εφαρμόζει η Επιτροπή δεν χρησιμεύει, αυτή καθαυτή, ως νομικό πλαίσιο για τον καθορισμό των προστίμων στον τομέα του ανταγωνισμού (βλ., μεταξύ άλλων, απόφαση του Πρωτοδικείου της 13ης Ιανουαρίου 2004, T-67/01, JCB Service κατά Επιτροπής, Συλλογή 2004, σ. II-49, σκέψη 188).

88 Επιβάλλεται, εν πάση περιπτώσει, η επισήμανση ότι ορισμένες παραβάσεις χαρακτηρίστηκαν ως «πολύ σοβαρές» ενώ δεν ήταν «πολύ εκτεταμένες», κατά την έννοια με την οποία η προσφεύγουσα ερμηνεύει τη φράση αυτή. Με την απόφαση που εκδόθηκε στην υπόθεση Volkswagen, κατά της οποίας ασκήθηκε προσφυγή ακυρώσεως η οποία στη συνέχεια απορρίφθηκε από το Πρωτοδικείο (απόφαση της 6ης Ιουλίου 2000, T-62/98, Volkswagen κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-2707, κυρωθείσα κατ' αναίρεση με την απόφαση του Δικαστηρίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2003, C-338/00 P, Volkswagen κατά Επιτροπής, Συλλογή 2003, σ. I-9189), η επίδικη παράβαση χαρακτηρίστηκε ως «πολύ σοβαρή», μολονότι οι που θίγονταν ήταν μόνον η Ιταλία, η Γερμανία και η Αυστρία. Ομοίως, με την απόφαση της 21ης Οκτωβρίου 2003, T-368/00, General Motors Nederland και Opel Nederland κατά Επιτροπής (Συλλογή 2003, σ. II-4491), το Πρωτοδικείο επιβεβαίωσε την εκτίμηση της Επιτροπής, η οποία είχε χαρακτηρίσει ως «πολύ σοβαρή» την παράβαση που σχετίζεται με την ολλανδική αγορά πωλήσεων καινούργων αυτοκινήτων μάρκας Opel.

- 89 Πρέπει να τονιστεί, εξάλλου, ότι το έδαφος ενός μόνον κράτους μέλους ή ακόμη και μέρος αυτού μπορεί να θεωρηθεί ως σημαντικό τμήμα της κοινής αγοράς, κατά την έννοια του άρθρου 82 ΕΚ (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις του Δικαστηρίου της 16ης Δεκεμβρίου 1975, 40/73 έως 48/73, 50/73, 54/73 έως 56/73, 111/73, 113/73 και 114/73, Suiker Unie κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1975, σ. 507, σκέψεις 371 έως 375, και της 10ης Δεκεμβρίου 1991, C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, Συλλογή 1991, σ. I-5889, σκέψη 15, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 17ης Δεκεμβρίου 2003, T-219/99, *British Airways* κατά Επιτροπής, που δεν δημοσιεύθηκε ακόμη στη Συλλογή, σκέψεις 74 έως 117).
- 90 Αφετέρου, η αιτίαση δεν ευσταθεί επί της ουσίας, στο μέτρο που οι διαπιστωθείσες στην προσβαλλόμενη απόφαση παραβάσεις δεν αφορούν, όπως διατείνεται η προσφεύγουσα, μόνον τη Δανία. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την 91η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης απόφασης, η γεωγραφική αγορά που επηρεάζεται εκτείνεται πέραν του ΕΟΧ. Επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι με την προσβαλλόμενη απόφαση διαπιστώθηκε ότι τα μέρη της συμπράξεως είχαν συνάψει, πέραν των ειδικών συμφωνιών κατανομής των αγορών για ορισμένες διεθνείς γραμμές, συνολική συμφωνία κατανομής των αγορών η οποία προέβλεπε ότι η SAS δεν θα εξυπηρετούσε τις γραμμές με αφετηρία το Jutland τις οποίες εκμεταλλεύεται η Maersk Air και ότι η Maersk Air δεν θα μπορούσε να εκτελεί πτήσεις στις γραμμές με αφετηρία την Κοπεγχάγη τις οποίες εκμεταλλευόταν ή επιθυμούσε να εκμεταλλευθεί η SAS. Συνεπώς, με την επιφύλαξη της εξετάσεως, σε μεταγενέστερο στάδιο, του βασιμίου της εκτιμήσεως της εκτάσεως της επίδικης γεωγραφικής αγοράς, καίτοι η συμφωνία αφορά μόνον τις συνδέσεις από και προς την Κοπεγχάγη, η γεωγραφική αγορά που επηρεάζεται εκτείνεται σε ολόκληρο τον ΕΟΧ, αλλά και πέραν αυτού.
- 91 Κατά συνέπεια, η αιτίαση ότι οι παραβάσεις δεν μπορούσαν, λαμβανομένης υπόψη της φύσεώς τους, να χαρακτηρισθούν ως «πολύ σοβαρές» πρέπει να απορριφθεί.

— Επί της εκτάσεως της επίδικης γεωγραφικής αγοράς

- 92 Δεύτερον, όσον αφορά το κριτήριο περί της εκτάσεως της επίδικης γεωγραφικής αγοράς, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή προέβη σε εσφαλμένη εκτίμηση των από γεωγραφικής απόψεως επιπτώσεων των παραβάσεων και ότι δεν προσδιόρισε τις οικείες γραμμές, πλην των τριών γραμμών στις οποίες αναφέρθηκε ειδικώς.

- 93 Επιβάλλεται, καταρχάς, η επισήμανση ότι η εν λόγω αιτίαση αποτελεί μέρος του λόγου προσφυγής που αντλείται από τη φερόμενη εσφαλμένη εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως και ότι δεν αποτελεί λόγο με τον οποίο η προσφεύγουσα αμφισβητεί την ύπαρξη της παραβάσεως, αυτής καθαυτήν. Όπως ρητώς επισήμανε η προσφεύγουσα, με την παρούσα προσφυγή δεν αμφισβητεί την ύπαρξη των παραβάσεων, οι οποίες, κατά το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, του οποίου την ακύρωση δεν ζήτησε η προσφεύγουσα, έγκεινται, αφενός, στη σύναψη συμφωνιών όσον αφορά τρεις ειδικές γραμμές (Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη) και, αφετέρου, στη σύναψη μιας συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών προβλέπουσας ότι η SAS δεν θα εξυπηρετούσε τις συνδέσεις με αφετηρία την Jutland τις οποίες εκμεταλλεύεται η Maersk Air και ότι η Maersk Air δεν θα εκτελούσε πτήσεις στις συνδέσεις με αφετηρία την Κοπεγχάγη τις οποίες εκμεταλλεύονταν ή επιθυμούσε να εκμεταλλευθεί η SAS, καθώς και μιας συμφωνίας σκοπούσας στην τήρηση της κατανομής των εσωτερικών γραμμών.
- 94 Αυτό είναι το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να εξεταστεί η παρούσα αιτίαση, η οποία πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αφορά μόνον τον προσδιορισμό της γεωγραφικής εκτάσεως της συνολικής συμφωνίας, προκειμένου να εκτιμηθεί η σοβαρότητα της παραβάσεως.
- 95 Επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι, με την 90ή αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, που τιτλοφορείται «Το μέγεθος της σχετικής γεωγραφικής αγοράς», η Επιτροπή επισήμανε ότι οι διακοπές πτήσεων στις τρεις γραμμές από και προς τη Δανία (Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη) ήταν μόνον οι πλέον εμφανείς συνέπειες της κατανομής των αγορών και ότι η συμφωνία παρεμπόδισε τον ανταγωνισμό και σε όλες τις άλλες γραμμές από και προς τη Δανία (γραμμές προς και/ή από τα άλλα κράτη μέλη, τις χώρες του ΕΟΧ και τον υπόλοιπο κόσμο), ο οποίος διαφορετικά θα μπορούσε να αναπτυχθεί. Η SAS, η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία των χωρών του Βορρά, εξασφάλισε ότι η Maersk Air, η κύρια αεροπορική εταιρία της Δανίας η οποία μπορούσε να ανταγωνιστεί την SAS στις πτήσεις προς και/ή από την Κοπεγχάγη, δεν θα εκτελούσε πτήσεις σε καμία από τις γραμμές με αφετηρία την Κοπεγχάγη τις οποίες εξυπηρετούσε η SAS και ακόμη σε καμία από τις γραμμές τις οποίες η SAS δεν εκμεταλλεύονταν αλλά ίσως θα επιθυμούσε να το πράξει. Ως αντάλλαγμα, η Maersk Air εξασφάλισε ότι η SAS δεν θα την ανταγωνιζόταν στις γραμμές της προς/από το Billund, το δεύτερο αεροδρόμιο της Δανίας.

- 96 Ομοίως, με την 98η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι, «[μ]ε το να διασφαλίσουν ότι η Maersk Air δεν θα ανταγωνίζεται την SAS στις γραμμές προς [και/ή] από την Κοπεγχάγη και ότι η SAS δεν θα ανταγωνίζεται την Maersk Air στις γραμμές προς [και/ή] από το Billund, περιόρισαν τον ανταγωνισμό σε μεγάλο αριθμό γραμμών προς [και/ή] από τη Δανία, περιλαμβανομένων και των γραμμών μεταξύ της Δανίας και των άλλων κρατών μελών, μεταξύ της Δανίας και των μελών του ΕΟΧ, καθώς και μεταξύ της Δανίας και του λοιπού κόσμου. Δεδομένου ότι η SAS και η Maersk Air είναι οι δύο κυριότερες αεροπορικές εταιρίες στη Δανία, και ότι η Κοπεγχάγη και το Billund είναι τα δύο κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, οι επιπτώσεις από τον διαμοιρασμό της αγοράς, σε αντίθεση [προς] την υπόθεση “Ελληνικά πορθμεία”, γίνονται αισθητές σε όλον τον ΕΟΧ αλλά και πέραν αυτού». Όπως εξάλλου αναφέρει η 1η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η SAS είναι μέλος της Star Alliance και εξυπηρετεί 105 τακτικούς προορισμούς, 40 από τους οποίους εντός της Σκανδιναβίας, 56 στην υπόλοιπη Ευρώπη και εννέα εκτός Ευρώπης).
- 97 Κατά συνέπεια, μολονότι είναι γεγονός ότι οι επίδικες συμφωνίες δεν επηρέασαν όλες τις αεροπορικές μεταφορές στον ΕΟΧ, η αιτίαση της προσφεύγουσας στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεδομένου ότι, με την 91η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή απλώς έκρινε, ορθώς, ότι οι παραβάσεις είχαν επιπτώσεις σε ολόκληρο τον ΕΟΧ αλλά και πέραν αυτού.
- 98 Κανένα από τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα δεν θίγει τη βασιμότητα αυτής της εκτιμήσεως.
- 99 Καταρχάς, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή, η φράση «γεωγραφική αγορά η οποία επηρεάζεται» πρέπει να θεωρηθεί ότι συμπίπτει εννοιολογικώς με τη φράση «επίδικη γεωγραφική αγορά», την οποία χρησιμοποιούν το σημείο 1 Α των κατευθυντηρίων γραμμών και οι αιτιολογικές σκέψεις 90 και 91 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Το επιχείρημα της προσφεύγουσας, καίτοι στερείται σαφήνειας, μπορεί να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι προσάπτει στην Επιτροπή ότι με τη φράση «επίδικη γεωγραφική αγορά» παραπέμπει στη γεωγραφική περιοχή η οποία επηρεάστηκε σε κάποιο βαθμό από τα αποτελέσματα των παραβάσεων. Το επιχείρημα αυτό είναι προδήλως αβάσιμο, καθόσον το σημείο 1 Α των

κατευθυντηρίων γραμμών προβλέπει ρητώς ότι η εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη γεωγραφική έκταση της επίδικης αγοράς. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν πρέπει, στο πλαίσιο αυτό, να καθορίζει με ακρίβεια τις επίδικες αγορές, αλλά απλώς να εκτιμά την έκταση της γεωγραφικής ζώνης της/των οικείας/ων αγοράς/ών. Επίσης, ακόμη και όταν πρόκειται για τη διαπίστωση παραβάσεως, η Επιτροπή δεν οφείλει να καθορίζει επακριβώς τις οικείες αγορές, οσάκις, όπως συμβαίνει εν προκειμένω, οι συμφωνίες σκοπούν σαφώς στον περιορισμό του ανταγωνισμού.

- 100 Ομοίως, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή, εφαρμόζοντας τη μέθοδο «αφετηρία/προορισμός» για να καθορίσει τις επίδικες αγορές, παρέλειψε να αναφερθεί σε άλλες αγορές, πλην των τριών τις οποίες αφορούν οι ειδικές συμφωνίες, είναι προδήλως απορριπτέο.
- 101 Αφενός, όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή δεν οφείλει, βάσει του άρθρου 1 Α των κατευθυντηρίων γραμμών, να καθορίζει επακριβώς τις επίδικες αγορές.
- 102 Αφετέρου, ο καθορισμός των εν λόγω άλλων αγορών προκύπτει με επαρκή νομικά στοιχεία από την προσβαλλόμενη απόφαση. Συγκεκριμένα, στο μέτρο που η συνολική συμφωνία σκοπεί στην εξάλειψη του δυνητικού ανταγωνισμού για τα δύο μέρη της συμπράξεως σε όλες τις γραμμές από και προς τη Δανία, είναι σαφές ότι οι επίδικες «άλλες αγορές» συνίστανται σε όλους τους συνδυασμούς «αφετηρίας/προορισμού» που σχετίζονται με τη Δανία. Ως εκ τούτου, επηρεάζονται, εν γένει, όλοι οι προορισμοί από ή προς την Κοπεγχάγη ή την Jutland τους οποίους εκμεταλλεύονται τα συμβαλλόμενα μέρη ή τους οποίους, σύμφωνα με τη διατύπωση, αυτή καθαυτή, της συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών, επιθυμούν να εκμεταλλευθούν. Συνεπώς, ορθώς η Επιτροπή, αφού επισήμανε ότι σκοπός της εν λόγω συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών είναι η πλήρης εξάλειψη του δυνητικού ανταγωνισμού μεταξύ των μερών της συμφωνίας, έκρινε, με την 43η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «η συνεργασία

[είχε] επιπτώσεις σε ένα μεγάλο αλλά απροσδιόριστο αριθμό αγορών O&D στις εσωτερικές και διεθνείς τακτικές αεροπορικές μεταφορές επιβατών προς/από την Κοπεγχάγη και προς/από το Billund».

- 103 Εξάλλου, το Πρωτοδικείο επισημαίνει, επικουρικώς, ότι, κατά την 27η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης απόφασης, τα μέρη της συμπράξεως, αυτά καθαυτά, υποστήριξαν, με την από 8 Μαρτίου 1999 κοινοποίηση, ότι «η σχετική αγορά πρέπει να είναι η πραγματοποίηση των τακτικών αεροπορικών μεταφορών επιβατών στην αγορά του ΕΟΧ» και «[διευκρίνισαν] ότι δεν είναι δυνατό να διαχωρίζονται και να αξιολογούνται χωριστά μεμονωμένες γραμμές ή ομάδες γραμμών, δεδομένου ότι από εμπορικής απόψεως η συμφωνία αποτελ[ούσε] ένα ενιαίο σύνολο».
- 104 Τέλος, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, όπως προκύπτει από τις ανωτέρω σκέψεις, η προσβαλλόμενη απόφαση, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, ικανοποιεί πλήρως τις απαιτήσεις αιτιολογίας, σύμφωνα με το άρθρο 253 ΕΚ.
- 105 Κατά συνέπεια, τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας περί της εκτάσεως της επίδικης γεωγραφικής αγοράς πρέπει να απορριφθούν.

— Επί των επιπτώσεων στην αγορά

- 106 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι οι πραγματικές επιπτώσεις των παραβάσεων στην αγορά ήταν περιορισμένες και ίσως ανύπαρκτες.

- 107 Συναφώς, πρέπει, καταρχάς, να απορριφθεί το γενικό επιχείρημα, το οποίο δεν διευκρινίστηκε, ότι οι συμφωνίες δεν παρήγαγαν αποτελέσματα, στο μέτρο που όλες οι μεταβολές που επέφερε καθένα από τα μέρη της συμπράξεως στον προγραμματισμό των δρομολογίων δικαιολογούνταν από οικονομικούς και εμπορικούς λόγους. Πρόκειται δηλαδή για ένα απλό ισχυρισμό ο οποίος δεν έχει αποδειχθεί και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να επιβεβαιώσει τις διαπιστώσεις που περιλαμβάνει η προσβαλλόμενη απόφαση, προκειμένου να αποδειχθούν τα αποτελέσματα των παραβάσεων, των οποίων η ύπαρξη δεν αμφισβητείται.
- 108 Επιβάλλεται, ακολούθως, να εξεταστούν τα διάφορα επιχειρήματα που αφορούν, αφενός, τις τρεις ειδικές συμφωνίες και, αφετέρου, τη γενική συμφωνία περί κατανομής αγοράς.
- 109 Όσον αφορά τις τρεις γραμμές την εκμετάλλευση των οποίων καθένα από τα μέρη της συμπράξεως παραχώρησε στο άλλο (Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη στην SAS και Στοκχόλμη-Κοπεγχάγη στην Maersk Air), το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι κάθε συμβαλλόμενο μέρος είχε, πριν από τη σύναψη των συμφωνιών, απώλειες στις εν λόγω γραμμές, αν υποθεθεί ότι το στοιχείο αυτό έχει αποδειχθεί, δεν ασκεί επιρροή. Αφενός, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι, παρά τις εν λόγω απώλειες, τα μέρη έκριναν, εντούτοις, αναγκαίο ή, τουλάχιστον, προτιμότερο να συνάψουν συμφωνίες με τις οποίες υποχρεώνονταν σε αμοιβαία παραχώρηση της εκμεταλλεύσεως των τριών αυτών γραμμών. Το ζήτημα αν θα αποσύρονταν από τις γραμμές αυτές στην περίπτωση στην οποία δεν θα είχαν συνάψει τις εν λόγω συμφωνίες είναι αμιγώς υποθετικό, καθόσον τα μέρη της συμπράξεως στερήθηκαν τη δυνατότητα να επιλέξουν αν θα αποσυρθούν ή όχι. Αφετέρου, το γεγονός, αφ' εαυτού, ότι μια αεροπορική εταιρία έχει, σε μια δεδομένη στιγμή, απώλειες σε μια γραμμή δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι είναι προς το συμφέρον της να αποσυρθεί, ακόμη και αν προβαίνει στην ενέργεια αυτή λόγω της σπουδαιότητας της εν λόγω γραμμής για το σύνολο του δικτύου που εξυπηρετεί. Είναι μάλλον απίθανο, εξάλλου, όλες οι αεροπορικές εταιρίες να αποκομίζουν κέρδη σε όλες τις γραμμές και ανά πάσα στιγμή. Εν πάση περιπτώσει, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι τα μέρη της συμπράξεως είχαν αποφασίσει τις επίδικες αποσύρσεις για οικονομικούς λόγους και βασιζόμενα σε αναλύσεις που πραγματοποιήθηκαν την εποχή εκείνη. Αντιθέτως, από την 66η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, που δεν αμφισβητείται από την προσφεύγουσα, προκύπτει ότι η Maersk Air είχε συνομολογήσει με την SAS ότι θα αποσυρόταν από τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, χωρίς να έχει πραγματοποιήσει άλλη εμπεριστατωμένη οικονομική ανάλυση σχετικά με την εκμετάλλευση της εν λόγω γραμμής μετά τη χειμερινή περίοδο 1998/1999.

- 110 Όσον αφορά, καταρχάς, τη συμφωνία σχετικά με τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι η Επιτροπή διαπίστωσε, με τις αιτιολογικές σκέψεις 92 έως 94 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η Maersk Air είχε αποσυρθεί από τη γραμμή αυτή στις 27 Μαρτίου 1999, διευκρινίζοντας, με την 93η αιτιολογική σκέψη, ότι η γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη αποτελεί, από απόψεως αριθμού επιβατών και συχνότητας δρομολογίων, μία από τις κύριες γραμμές της Κοινότητας και ότι στη γραμμή αυτή η SAS αύξησε το μερίδιο αγοράς της από [...] % κατά το προηγούμενο της ενάρξεως της συμφωνίας έτος σε [...] % περίπου —σύμφωνα με εκτιμήσεις— από τον Μάιο του 2000. Ομοίως, από την 46η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Maersk Air έπαυσε να εκτελεί πτήσεις με κοινό κωδικό αριθμό με την Finnair (που εκμεταλλευόταν επίσης την εν λόγω σύνδεση), η οποία, κατά συνέπεια, αποσύρθηκε από τη σύνδεση τον Μάιο του 2000, καθώς και με τις εταιρίες Alitalia και Swissair (που δεν εκμεταλλεύονταν τη σύνδεση). Τα εν λόγω πραγματικά περιστατικά δεν αμφισβητούνται από την προσφεύγουσα. Συνεπώς, είναι προφανές ότι η συμφωνία είχε σημαντικά αποτελέσματα στην αγορά, τόσο για τους επιβάτες όσο και για την προσφεύγουσα και τις ανταγωνίστριες εταιρίες.
- 111 Ωστόσο, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, συναφώς, ότι θα ήταν προς το συμφέρον της να εξακολουθήσει η Maersk Air να εκμεταλλεύεται την εν λόγω γραμμή με τέσσερις καθημερινές πτήσεις, στο μέτρο που η ίδια δεν θα μπορούσε να εκμεταλλευθεί επικερδώς όλες τις δυνατότητες της εκτελέσεως πτήσεων με ανταπόκριση μεταξύ της Στοκχόλμης και του κύριου αεροδρομίου της («hub») στην Κοπεγχάγη.
- 112 Το επιχείρημα αυτό είναι προδήλως απορριπτέο.
- 113 Πρώτον, όπως προαναφέρθηκε, η προσφεύγουσα επωφελήθηκε από την απόσυρση της Maersk Air, καθόσον, μεταξύ άλλων οφελών που αποκόμισε, το μερίδιο αγοράς της αυξήθηκε σημαντικά κατόπιν της αποσύρσεως της Maersk Air.
- 114 Δεύτερον, από το ισχυρό αυτό επιχείρημα προκύπτει ότι, παρά τη φερόμενη εξάντληση των δυνατοτήτων της, η προσφεύγουσα ήταν σε θέση να ανταποκριθεί σε μεγαλύτερη ζήτηση.

- 115 Τρίτον, η Επιτροπή διαπίστωσε, με την 67η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, όπως υποστήριξαν τα ίδια τα μέρη της συμπράξεως, τα έσοδα της SAS αυξήθηκαν σημαντικά κατόπιν της αποσύρσεως της Maersk Air και, ειδικότερα, με την 94η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «[κ]ατά τις διαπραγματεύσεις, τα μέρη αποτίμησαν το όφελος από την αποχώρηση της Maersk Air από τη Στοκχόλμη και το Όσλο με βάση τον γνωστό αριθμό επιβατών και τη δυνατότητα αύξησης της τιμής κατά 100 [...] DKK, γεγονός το οποίο θα απέφερε στην SAS επιπλέον ετήσια έσοδα της τάξεως των [...] DKK ([...] ευρώ)». Επίσης, η Επιτροπή διευκρίνισε, αντικρούοντας τον ισχυρισμό αυτό, ότι οι προβλέψεις αυτές αποδείχθηκαν ακριβείς, καθόσον η SAS μετέβη από απώλεια 27 εκατομμυρίων σουηδικών κορωνών (SEK) το 1998 σε κέρδος 156 εκατομμυρίων SEK το 2000, στοιχεία την ακρίβεια των οποίων δεν αμφισβήτησε η προσφεύγουσα.
- 116 Τέταρτον, μολονότι ήταν προς το συμφέρον της προσφεύγουσας να εξακολουθήσει η Maersk Air να εκτελεί πτήσεις στην εν λόγω γραμμή, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι δεν ήταν σε θέση να εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους έκρινε αναγκαία τη σύναψη συμφωνίας με σκοπό την απόσυρση της Maersk Air. Τούτη η παρατήρηση ενισχύεται, αφενός, από το ότι, όπως προκύπτει από τη δικογραφία και ειδικότερα από τις αιτιολογικές σκέψεις 49 έως 51 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη βρισκόταν στο επίκεντρο των διαπραγματεύσεων κατανομής αγοράς, καθόσον οι συμφωνίες αποσύρσεως από τις δύο άλλες γραμμές σκοπούσαν ακριβώς στην επίτευξη ισότιμης αντισταθμίσεως, και, αφετέρου, από το ότι, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, κανένα από τα μέρη της συμπράξεως δεν έλαβε ή εκτέλεσε οποιαδήποτε απόφαση αντίθετη προς το συμφέρον του. Εν πάση περιπτώσει, ο ισχυρισμός ότι ήταν μάλλον προς το συμφέρον της προσφεύγουσας η Maersk Air να εξακολουθήσει τη δραστηριότητά της στην εν λόγω γραμμή, ακόμη κι αν θεωρηθεί αληθής, απλώς επιβεβαιώνει ότι η συμφωνία είχε πραγματικές επιπτώσεις στην αγορά, είναι δε άνευ σημασίας το αν οι συνέπειες της εν λόγω συμφωνίας ήταν ευνοϊκές ή δυσμενείς για την προσφεύγουσα. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τη συλλογιστική της προσφεύγουσας, θα έπρεπε να γίνει δεκτό ότι η συμφωνία, λόγω της εξαντλήσεως των δυνατοτήτων της προσφεύγουσας στην εν λόγω γραμμή, είχε ως συνέπεια να στερήσει από ορισμένους επιβάτες τη δυνατότητα να μεταβαίνουν στο «hub» της εταιρίας αυτής στη Στοκχόλμη.
- 117 Όσον αφορά, ακολούθως, τις ειδικές συμφωνίες που αφορούν τις γραμμές Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη, η Επιτροπή διαπίστωσε, με την 92η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η SAS είχε αποσυρθεί από τις δύο αυτές γραμμές για να αντισταθμίσει την απόσυρση της Maersk Air από

τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη. Αφενός, αυτά τα πραγματικά περιστατικά είναι αληθή και αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω συμφωνίες είχαν ως συνέπεια την εξάλειψη του ουσιαστικού ανταγωνισμού τις δύο αυτές αγορές. Αφετέρου, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν προέβαλε κανένα επιχειρήμα για να αποδείξει ότι οι συμφωνίες δεν είχαν, εντούτοις, σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά. Αντιθέτως, ο ισχυρισμός της προσφεύγουσας ότι, αφότου διενεργήθηκε η επιθεώρηση, τα μέρη της συμπράξεως περιόρισαν τη συνεργασία τους στις νόμιμες πτυχές της και ότι οι επιβάτες αντλούν κέρδος από την είσοδο ή επανείσοδο στην αγορά, μεταξύ άλλων, της γραμμής Κοπεγχάγη-Βενετία, απλώς επιβεβαιώνει ότι οι ειδικές συμφωνίες είχαν επιπτώσεις στην αγορά.

118 Κατά συνέπεια, τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας ότι οι συμφωνίες κατανομής αγοράς που αφορούν τις τρεις ειδικές γραμμές είχαν ελάχιστες επιπτώσεις στην αγορά πρέπει να απορριφθούν.

119 Όσον αφορά τη συνολική συμφωνία κατανομής των αγορών, επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι η Επιτροπή διαπίστωσε, με τις αιτιολογικές σκέψεις 41 έως 43, 62, 69, 72 και 90 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, δεδομένου ότι η Maersk Air είχε συνομολογήσει με την SAS ότι θα εξυπηρετούσε νέες συνδέσεις από την Κοπεγχάγη μόνο με τη συγκατάθεση της SAS, όλες οι συνδέσεις προς και από την Κοπεγχάγη επηρεάζονταν από την εν λόγω συμφωνία και ότι, αντιστρόφως, εφόσον η SAS είχε δεχθεί να μην εκμεταλλεύεται τις συνδέσεις με αφετηρία την Jutland τις οποίες εξυπηρετούσε ήδη η Maersk Air, η συμφωνία επηρέαζε επίσης όλες αυτές τις συνδέσεις. Η Επιτροπή διαπίστωσε, επίσης, ότι τα μέρη είχαν συνομολογήσει να τηρούν την κατανομή των εσωτερικών γραμμών και ότι υφίστατο χωριστή αγορά για τις υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών μεταξύ Κοπεγχάγης και Borgholm. Με την 72η αιτιολογική σκέψη, η Επιτροπή επισήμανε ότι τόσο οι τρεις ειδικές συμφωνίες όσο και η συνολική συμφωνία κατανομής αγοράς είχαν σαφώς αποτελέσματα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό και συνεπάγονταν τον σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού, διευκρινίζοντας ότι τα αποτελέσματα δεν ήταν παντού τα ίδια, δεδομένου ότι οι ειδικές συμφωνίες έβλαψαν τον ουσιαστικό ανταγωνισμό, ενώ η συνολική συμφωνία περιόρισε τον

δυναμικό ανταγωνισμό μεταξύ των μερών της συμπράξεως, στον βαθμό που καθένα από τα εν λόγω μέρη δεσμεύθηκε να μην εκμεταλλεύεται συνδέσεις με αφητηρία αεροδρόμιο το οποίο εξυπηρετείται από άλλο μέρος. Η Επιτροπή προσέθεσε, συναφώς, ότι αυτός ο περιορισμός εντασσόταν σε ένα πλαίσιο στο οποίο η SAS ήταν ο κύριος μεταφορέας προς και από τη Δανία, ενώ η Maersk Air ήταν ο κύριος ανταγωνιστής της στη Δανία, τα αεροπορικά δρομολόγια από και προς τη Δανία είχαν, στο μεγαλύτερο μέρος τους, ως αφητηρία ή προορισμό ένα από τα δύο αεροδρόμια στα οποία αναφέρεται η συμφωνία και η Κοπεγχάγη ήταν ένα από τα τρία αεροδρόμια που χρησιμοποιούσε η SAS, ενώ η Maersk Air εκμεταλλευόταν κυρίως τις γραμμές της από και προς τα αεροδρόμια της Κοπεγχάγης και του Billund.

- 120 Είναι αδιαμφισβήτητο ότι τα στοιχεία αυτά αρκούν για να γίνει δεκτό ότι η συνολική συμφωνία είχε επιπτώσεις στην αγορά. Αφενός, η προσφεύγουσα αναγνώρισε ότι τα μέρη είχαν συνάψει την εν λόγω συμφωνία και ότι είχαν επίσης πρόθεση να την εκτελέσουν και, αφετέρου, τα μέρη της συμπράξεως πράγματι εκτέλεσαν και τήρησαν την εν λόγω συνολική συμφωνία κατανομής αγορών, ή, τουλάχιστον, η προσφεύγουσα δεν αμφισβήτησε ότι, σύμφωνα με όσα προέβλεπε η εν λόγω συμφωνία, τα συμβαλλόμενα μέρη αποσύρθηκαν από τις συνδέσεις που καθένα από αυτά εκμεταλλευόταν κατ' αποκλειστικότητα. Η Επιτροπή, εξάλλου, επισήμανε επί του σημείου αυτού, με την 42η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, αφότου τέθηκε σε ισχύ η συμφωνία, η SAS αποσύρθηκε από το Billund και η Maersk Air ήταν η μοναδική εταιρία που εκτελούσε νέες πτήσεις από το Billund. Το στοιχείο για το οποίο γίνεται λόγος στην 23η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι δηλαδή η Επιτροπή είχε σαφείς αποδείξεις μιας συμφωνίας κατανομής αγορών στη σύνδεση Κοπεγχάγη-Γενεύη, χωρίς ωστόσο να διαπιστώσει την ύπαρξη ειδικής παραβάσεως, δεδομένου ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των αεροδρομίων του ΕΟΧ, επιβεβαιώνει, κατά τα λοιπά, ότι οι επιπτώσεις των συμφωνιών δεν περιορίζονταν στις τρεις συνδέσεις τις οποίες επικαλείται η προσφεύγουσα.

- 121 Υπό τις συνθήκες αυτές, η αιτίαση της προσφεύγουσας ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως, καθότι υπερεκτίμησε τη σοβαρότητα της παραβάσεως, υποστηρίζοντας, χωρίς να παράσχει σχετικές αποδείξεις, ότι οι άλλες αγορές, πλην των τριών ειδικών γραμμών, είχαν επηρεαστεί από τη σύμπραξη, και δεδομένου ότι, εν προκειμένω, μόνον οι τρεις αυτές συνδέσεις αφορούν την υπό κρίση υπόθεση, δεν μπορεί να γίνει δεκτή, διότι συνεπάγεται αμφισβήτηση της υπάρξεως, αυτής καθαυτήν, της συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών.

- 122 Επίσης, εφόσον, κατά τις κατευθυντήριες γραμμές, η Επιτροπή δεν πρέπει να λάβει υπόψη, για την εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως, τις συγκεκριμένες επιπτώσεις της στην αγορά, παρά μόνον αν οι εν λόγω επιπτώσεις μπορούν να προσδιορισθούν και η συνολική συμφωνία σκοπούσε στην εξάλειψη του δυνητικού ανταγωνισμού, του οποίου τα συγκεκριμένα αποτελέσματα δύσκολα αποτιμώνται, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να αποδείξει με ακρίβεια ότι η σύμπραξη είχε συγκεκριμένες επιπτώσεις στην αγορά και να τις προσδιορίσει ποσοτικά, αλλά μπορούσε να περιοριστεί σε εκτιμήσεις περί του ενδεχομένου τέτοιων αποτελεσμάτων.
- 123 Επίσης απορριπτέο είναι το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι, ελλείψει συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών, τα μέρη θα είχαν ενεργήσει διαφορετικά στις άλλες γραμμές, πλην των γραμμών Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή ορθώς διαπίστωσε, με την 100ή αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα ακόλουθα:

«[...] η Maersk Air παρεμποδίστηκε να ανταγωνιστεί την SAS στις γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε η SAS από την Κοπεγχάγη και ακόμη στις γραμμές τις οποίες η SAS δεν εκμεταλλευόταν αλλά ίσως θα επιθυμούσε να το πράξει. Το αν η Maersk Air θα είχε δραστηριοποιηθεί σε γραμμές σαν αυτές αν δεν είχε δεσμευθεί από τη συμφωνία με την SAS αποτελεί υποθετική ερώτηση η οποία δεν είχε θέση εν προκειμένω, από τη στιγμή κατά την οποία η Maersk Air είχε αποστέρηθεί του δικαιώματος να αποφασίσει αν θα το έπραττε ή όχι. Η ίδια συλλογιστική ισχύει και όσον αφορά την αποστέρηση του δικαιώματος της SAS να δραστηριοποιηθεί σε γραμμές από το Billund.»

- 124 Ομοίως, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η σύμπραξη παρέσχε στην Maersk Air τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει τις γραμμές Κοπεγχάγη-Κάιρο και Κοπεγχάγη-Αθήνα δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι, με την 99η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή ορθώς επισήμανε τα ακόλουθα:

«[...] δεν υπάρχουν στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι η συνεργασία με την SAS ήταν απαραίτητη στην Maersk Air, προκειμένου η τελευταία να ξεκινήσει πτήσεις μεταξύ Κοπεγχάγης και Κωνσταντινούπολης, Καΐρου και Αθήνας. Η Maersk Air θα μπορούσε να είχε αποφασίσει να δραστηριοποιηθεί σ' αυτές τις γραμμές ανεξάρτητα, ή σε συνεργασία με άλλον μεταφορέα πλην της SAS. Ακόμη και αν υποθεθεί, υποστηρίζοντας την άποψη των μερών, ότι αυτές οι γραμμές

μπορούσαν να λειτουργήσουν μόνο ως συνέπεια της συνεργασίας Maersk Air και SAS, το όφελος των επιβατών που χρησιμοποιούν αυτές τις γραμμές δεν μπορεί να αντισταθμίσει την κατάργηση του ανταγωνισμού σε άλλες αγορές.»

125 Επιβάλλεται, επιπλέον, η διαπίστωση ότι το επιχείρημα που αντλείται από τη σύναψη της συμφωνίας εκτελέσεως πτήσεων με κοινό κωδικό αριθμό μεταξύ της Maersk Air και της British Airways στη σύνδεση Κοπεγχάγη-Birmingham δεν επιβεβαιώνει τον ισχυρισμό της προσφεύγουσας ότι η συμφωνία κατανομής αγοράς είχε αποτελέσματα μόνο στις τρεις ειδικές αγορές. Συγκεκριμένα, όπως επισημαίνεται με τη 19η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, από τα έγγραφα που γνωστοποιήθηκαν στο πλαίσιο της επιθεωρήσεως προκύπτει ότι είχε αποφασιστεί να μην λυθούν αμέσως όλες οι συμφωνίες περί εκτελέσεως πτήσεων με κοινό κωδικό αριθμό που συνήφθησαν με την Maersk Air και να διατηρηθούν σε ισχύ ορισμένες από αυτές προκειμένου να μην κινηθούν υποψίες και να αποφευχθούν ενδεχόμενα «προβλήματα με την Επιτροπή». Επίσης, όπως δέχθηκε η ίδια η προσφεύγουσα, η Maersk Air και η SAS επιχείρησαν, καταρχάς, να προβούν σε συμφωνία όσον αφορά την εκμετάλλευση της εν λόγω γραμμής και μόλις από τις 29 Οκτωβρίου 2000, ήτοι μετά την επιθεώρηση που διενήργησε η Επιτροπή στις 15 και 16 Ιουνίου 2000, τα μέρη της συμπράξεως αποφάσισαν να εισέλθουν σε ανταγωνισμό.

126 Για να αποδείξει ότι η συνολική συμφωνία κατανομής αγοράς δεν είχε αποτελέσματα στην αγορά, η προσφεύγουσα επικαλείται, τέλος, μια έρευνα που διενήργησε η εταιρία Lexecon, από την οποία προκύπτει ότι οι πραγματικές επιπτώσεις της συμφωνίας στα ναύλα των γραμμών από τη Δανία ήταν ελάχιστες. Πέραν του ότι η έρευνα αυτή, τη διενέργεια της οποίας ζήτησε η προσφεύγουσα, γνωστοποιήθηκε στο στάδιο του υπομνήματος απαντήσεως, χωρίς η προσφεύγουσα να αιτιολογήσει την καθυστέρηση στην προσκόμιση του εν λόγω στοιχείου, όπως απαιτεί το άρθρο 48, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Πρωτοδικείου, αρκεί η υπενθύμιση ότι η διαπιστωθείσα παράβαση συνίσταται σε κατανομή αγορών και, συνεπώς, δεν αφορά άμεσα τις τιμές που εφαρμόζουν τα μέρη της συμπράξεως και ότι τα μέρη αυτά επέδειξαν συμπεριφορά σύμφωνη προς την εν λόγω κατανομή αγορών.

127 Επίσης, πρέπει να τονιστεί ότι η έρευνα αφορά μόνον τις επιπτώσεις της συμφωνίας στις τιμές που εφαρμόζει η SAS, ενώ η ρήτρα περί μη ασκήσεως ανταγωνισμού είχε

αμφίδρομο αποτέλεσμα, είχε δε επίσης συνομολογηθεί ότι η SAS δεν θα εξυπηρετούσε τις γραμμές που εκμεταλλεύεται η Maersk Air προς και από το Billund. Είναι πάντως σαφές ότι, ελλείψει συμφωνίας, η SAS θα μπορούσε να ασκήσει σημαντική πίεση, από πλευράς ανταγωνισμού, στην Maersk Air. Ούτε η έρευνα ούτε η προσφεύγουσα παρέχουν στοιχεία ικανά να αποδείξουν ότι η συμφωνία δεν είχε τέτοιου είδους επιπτώσεις στην αγορά.

- 128 Πρέπει να τονιστεί, επιπλέον, ότι, μολοντί η έρευνα εμφανίζει ότι οι τιμές της SAS στις γραμμές με αφετηρία τη Δανία που επηρεάζονται από τη συνολική συμφωνία κατανομής αγοράς παρέμειναν σταθερές σε σχέση με τις τιμές που εφαρμόζει η SAS στις γραμμές με αφετηρία τη Σουηδία και τη Νορβηγία, τις οποίες δεν καλύπτει η εν λόγω συμφωνία, ωστόσο συγκρίνει μόνον τις τιμές που εφαρμόζονται σε 20 γραμμές επιλεγθείσες μεταξύ των 105 προορισμών που εκμεταλλεύεται η SAS και δεν αποδεικνύει ότι οι όροι του ανταγωνισμού οι οποίοι διέπουν τις αγορές που επηρεάζονται και τις αγορές που δεν επηρεάζονται ήταν παρεμφερείς. Επίσης, από την έρευνα προκύπτει ότι οι τιμές εξελίχθηκαν διαφορετικά στις δύο περιοχές, δεδομένου ότι οι τιμές στις γραμμές με αφετηρία τη Δανία αυξήθηκαν σε σχέση με εκείνες που εφαρμόστηκαν στις γραμμές με αφετηρία τη Σουηδία και τη Νορβηγία από το 1996 έως το 1999 και άρχισαν να μειώνονται μέχρι το 2000.
- 129 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι οι αιτιάσεις της προσφεύγουσας με τις οποίες επιδιώκει να αποδείξει ότι η Επιτροπή προέβη σε εσφαλμένη εκτίμηση των επιπτώσεων των παραβάσεων στην αγορά πρέπει να απορριφθούν.
- 130 Εν πάση περιπτώσει, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αποδεικνύει τις συγκεκριμένες συνέπειες μιας συμφωνίας, όταν αυτή έχει αποτέλεσμα σαφώς αντίθετο προς τον ανταγωνισμό. Ως εκ τούτου, με την προαναφερθείσα στη σκέψη 83 απόφαση Michelin κατά Επιτροπής (σκέψεις 258 και 259), προς απάντηση στο επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι το ποσό εκκινήσεως θα έπρεπε να είναι κατά πολύ μικρότερο λόγω των ουσιαστικών συνεπειών της παραβάσεως, το Πρωτοδικείο τόνισε ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε, με την απόφασή της, τις συγκεκριμένες συνέπειες της επίδικης καταχρηστικής πρακτικής της και ότι δεν όφειλε, εξάλλου, να προβεί στην εν λόγω εξέταση, καθώς και ότι, μολοντί η Επιτροπή είχε διατυπώσει ορισμένες εκτιμήσεις επί των αποτελεσμάτων των καταχρηστικών συμπεριφορών, η σοβαρότητα της παραβάσεως είχε αποδειχθεί σε σχέση με τη φύση και το αντικείμενο των

καταχρηστικών συμπεριφορών. Το Πρωτοδικείο υπενθύμισε, ακολούθως, ότι στοιχεία σχετικά με το αντικείμενο μιας συμπεριφοράς ενδέχεται να είναι σημαντικότερα για τον καθορισμό του ποσού του προστίμου από τα στοιχεία που αφορούν τις συνέπειες της εν λόγω συμπεριφοράς. Ομοίως, με την προαναφερθείσα στη σκέψη 83 απόφαση Thyssen Stahl κατά Επιτροπής (σκέψεις 635 και 636), το Πρωτοδικείο έκρινε τα εξής:

«[...] δεν είναι αναγκαίο, για να διαπιστωθεί παράβαση του άρθρου 65, παράγραφος 1, [ΕΚΑΧ] να αποδειχθεί ότι η επίμαχη συμπεριφορά είχε αποτέλεσμα αντίθετο προς τον ανταγωνισμό. Το αυτό ισχύει και όσον αφορά την επιβολή προστίμου βάσει του άρθρου 65, παράγραφος 5, [ΕΚΑΧ]. Επομένως, το αποτέλεσμα που μπορεί να είχε μια συμφωνία ή μια εναρμονισμένη πρακτική στην κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού δεν αποτελεί καθοριστικό κριτήριο για την εκτίμηση του προσήκοντος ύψους του προστίμου. Όπως ορθώς τόνισε η Επιτροπή, τα στοιχεία που αφορούν τη σχετική με την πρόθεση πτυχή και συνεπώς τον σκοπό μιας συμπεριφοράς μπορεί πράγματι να έχουν μεγαλύτερη σημασία από εκείνα που αφορούν τα αποτελέσματά της [...], ιδίως όταν αφορούν σοβαρές καθεαυτές παραβάσεις, όπως είναι ο καθορισμός των τιμών και η κατανομή των αγορών.»

- 131 Εν προκειμένω, όμως, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι οι επίδικες συμφωνίες, στο μέτρο που προβλέπουν κατανομή αγοράς, είχαν σαφώς αντίθετο προς τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα.

— Επί της συγκρίσεως με την υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία»

- 132 Όσον αφορά το επιχείρημα που αντλείται από τη σύγκριση με την υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», στην οποία η Επιτροπή χαρακτήρισε την παράβαση «σοβαρή» και όχι «πολύ σοβαρή», επιβάλλεται, καταρχάς, η υπενθύμιση ότι, κατά πάγια νομολογία, προγενέστερη πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής δεν χρησιμεύει, αυτή καθαυτή, ως νομικό πλαίσιο των προστίμων που επιβάλλονται στον τομέα του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι το νομικό αυτό πλαίσιο καθορίζεται από τον κανονισμό 17, ή από τους αντίστοιχους τομεακούς κανονισμούς, όπως, εν προκειμένω, από τον κανονισμό, και από τις κατευθυντήριες γραμμές (προαναφερθείσα στη σκέψη 75 απόφαση LR AF 1998 κατά Επιτροπής, σκέψεις 234 και 337, και προαναφερθείσα στη σκέψη 83 απόφαση Michelin κατά Επιτροπής, σκέψη 254).

Το γεγονός ότι η Επιτροπή έχει κρίνει στο παρελθόν ότι οι παραβάσεις συγκεκριμένου είδους έπρεπε να χαρακτηρίζονται ως «σοβαρές» δεν μπορεί, συνεπώς, να της στερήσει τη δυνατότητα να τις κρίνει, σε μεταγενέστερη υπόθεση, ως «πολύ σοβαρές», αν αυτό αποβεί αναγκαίο για την εξασφάλιση της εφαρμογής της κοινοτικής πολιτικής ανταγωνισμού (προαναφερθείσα στη σκέψη 32 απόφαση *Musique Diffusion Française* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψεις 105 έως 108, και απόφαση *Lysine*, σκέψη 56).

- 133 Κατά συνέπεια, η σύγκριση με την υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», στην οποία η Επιτροπή χαρακτήρισε την οικεία παράβαση ως «σοβαρή», δεν αποδεικνύει ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να χαρακτηρίσει την επίδικη στην υπό κρίση υπόθεση παράβαση ως «πολύ σοβαρή».
- 134 Επιβάλλεται, ακολούθως, να γίνει δεκτό ότι, εν πάση περιπτώσει, η σύγκριση των δύο υποθέσεων δεν είναι ικανή να αποδείξει ότι οι επίδικες παραβάσεις θα έπρεπε να είχαν χαρακτηρισθεί ως «σοβαρές».
- 135 Συγκεκριμένα, πέραν του ότι η υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία» δεν αφορούσε, όπως εν προκειμένω, ειδικές συμφωνίες σε ορισμένες γραμμές, στις οποίες προστέθηκε μια συνολική συμφωνία κατανομής αγορών, αλλά μια συμφωνία τιμών σε τρεις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της Πάτρας και τριών ιταλικών λιμένων, πρέπει να τονιστεί ότι, όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή με την 98η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης απόφασεως, οι διαπιστωθείσες παραβάσεις στην υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», η οποία αφορούσε τον καθορισμό τιμών, ήταν πιο περιορισμένες σε σχέση με τις επίδικες στην προκείμενη υπόθεση παραβάσεις.
- 136 Πρώτον, στην εν λόγω υπόθεση, τα μέρη της συμπράξεως δεν είχαν εφαρμόσει όλες τις παράνομες συμφωνίες και προέβησαν σε ανταγωνισμό τιμών μέσω της πραγματοποιήσεως εκπτώσεων.

- 137 Δεύτερον, οι ελληνικές αρχές είχαν παρακινήσει τους μεταφορείς, κατά τη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία διαπράχθηκε η παράβαση, να διατηρήσουν τις συμφωνηθείσες αυξήσεις των τιμών στο όριο του πληθωρισμού, μολονότι οι τιμές των ναύλων βρίσκονταν στα χαμηλότερα επίπεδα εντός της Κοινότητας στον τομέα των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών. Η προσφεύγουσα, όμως, δεν απέδειξε ότι συντρέχουν οι ίδιες περιστάσεις εν προκειμένω.
- 138 Τρίτον, μολονότι ο αριθμός των επιβατών των τριών γραμμών για τις οποίες διαπιστώθηκαν παραβάσεις στην υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία» (Αγκόνα-Πάτρα, Μπάρι-Πάτρα και Μπρίντζι-Πάτρα) μπορεί να συγκριθεί με αυτόν των γραμμών Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη, μια σημαντική διαφορά είναι ότι η κατανομή αγοράς μεταξύ SAS/Maersk Air επηρεάζει και πολλές άλλες γραμμές. Οι οριζόντιες συμφωνίες κατανομής αγορών μεταξύ της SAS και της Maersk Air με το να διασφαλίσουν ότι η Maersk Air δεν θα ανταγωνίζεται την SAS στις γραμμές προς/από Κοπεγχάγη και ότι η SAS δεν θα ανταγωνίζεται την Maersk Air στις γραμμές προς/από Billund, περιόρισαν τον ανταγωνισμό σε μεγάλο αριθμό γραμμών προς/από τη Δανία, περιλαμβανομένων και των γραμμών μεταξύ της Δανίας και των άλλων κρατών μελών, μεταξύ της Δανίας και των μελών του ΕΟΧ, καθώς και μεταξύ της Δανίας και του λοιπού κόσμου. Δεδομένου ότι η SAS και η Maersk Air είναι οι δύο κυριότερες αεροπορικές εταιρίες στη Δανία, και ότι η Κοπεγχάγη και το Billund είναι τα δύο κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, οι επιπτώσεις από την κατανομή της αγοράς, αντιθέτως προς την υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», έγιναν αισθητές σε όλον τον ΕΟΧ, αλλά και πέραν αυτού.
- 139 Επιβάλλεται, περαιτέρω, η διευκρίνιση ότι, στην υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία», η Επιτροπή έκρινε ότι η συμφωνία επί των τιμών αποτελούσε, ως εκ της φύσεώς της, πολύ σοβαρή παράβαση, επισημαίνοντας ότι μόνον λόγω των ιδιαίτερων περιστάσεων της υποθέσεως κατέληξε ότι επρόκειτο περί «σοβαρής» παραβάσεως. Όπως προκύπτει από τη αιτιολογική σκέψη 148 της αποφάσεως «Ελληνικά πορθμεία», οι τρεις παράγοντες στους οποίους στηρίχθηκε η Επιτροπή για να μειώσει τη σοβαρότητα της παραβάσεως δεν συντρέχουν εν προκειμένω. Η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί την έλλειψη των δύο πρώτων παραγόντων εν προκειμένω (ήτοι το ότι τα συμβαλλόμενα μέρη, παρά τη συμφωνία, προέβησαν σε ανταγωνισμό τιμών και ότι, λόγω πιέσεων εκ μέρους των εθνικών αρχών, τα ναύλα παρέμειναν στα χαμηλότερα επίπεδα της Κοινότητας). Η Επιτροπή κακώς αποδίδει

ιδιαίτερη σημασία στον τρίτο παράγοντα, όπως προαναφέρθηκε, καθόσον η παράβαση που διαπιστώθηκε, εν προκειμένω, είναι από γεωγραφικής απόψεως ευρύτερη εκείνης που διαπιστώθηκε στην υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία».

— Συμπέρασμα επί του χαρακτηρισμού των παραβάσεων

- 140 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία» δεν μπορεί να αποτελέσει έγκυρη βάση για τον επαναχαρακτηρισμό των επίδικων, εν προκειμένω, παραβάσεων, αλλά, απεναντίας, μπορεί μάλλον να επιβεβαιώσει τη βασιμότητα του χαρακτηρισμού της παραβάσεως ως «πολύ σοβαρής», καθόσον, αφενός, οι ειδικές περιστάσεις βάσει των οποίων μειώθηκε η σοβαρότητα της παραβάσεως στην υπόθεση «Ελληνικά πορθμεία» δεν συντρέχουν εν προκειμένω, και, αφετέρου, οι επίδικες παραβάσεις έχουν προφανώς ευρύτερη γεωγραφική έκταση.
- 141 Υπό τις συνθήκες αυτές, ορθώς η Επιτροπή, λαμβανομένης υπόψη της φύσεως της παραβάσεως, της εκτάσεως της επίδικης γεωγραφικής αγοράς και των επιπτώσεων της παραβάσεως στην αγορά, έκρινε ότι η παράβαση την οποία διέπραξαν η SAS και η Maersk Air ήταν πολύ σοβαρή.
- 142 Κανένα από τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα δεν μπορεί να αντικρούσει την εν λόγω ανάλυση.
- 143 Όσον αφορά, καταρχάς, το επιχείρημα ότι ο εκ μέρους της Επιτροπής καθορισμός του ποσού εκκινήσεως του προστίμου της Maersk Air στα 14 εκατομμύρια ευρώ σημαίνει ότι η παράβαση δεν πρέπει να χαρακτηριστεί ως «πολύ σοβαρή», αλλά ως «σοβαρή», δεδομένου ότι οι κατευθυντήριες γραμμές καθορίζουν το ελάχιστο πρόστιμο στα 20 εκατομμύρια ευρώ όταν πρόκειται για «πολύ σοβαρές»

παραβάσεις, αρκεί η επισήμανση ότι η σοβαρότητα της παραβάσεως είναι το στοιχείο βάσει του οποίου καθορίζεται το ποσό του προστίμου και όχι το αντίστροφο. Επομένως, όπως προαναφέρθηκε, ορθώς η Επιτροπή κατέληξε, με την 102η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η συμφωνία κατανομής αγορών που συνήφθη μεταξύ της SAS και της Maersk Air αποτελούσε πολύ σοβαρή παράβαση.

144 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι η προσφεύγουσα δεν αποκόμισε αθέμιτα κέρδη λόγω των παραβάσεων και, συνεπώς, η Επιτροπή δεν μπορούσε να εφαρμόσει τη διάταξη των κατευθυντηρίων γραμμών βάσει της οποίας «το βασικό ποσό μπορεί να αυξηθεί αν παραστεί ανάγκη προσαυξήσεως του προστίμου ούτως ώστε αυτό να υπερβεί το ύψος του αθέμιτου οφέλους που αποκομίστηκε χάρη στην παράβαση», επιβάλλεται, καταρχάς, η επισήμανση ότι η αιτίαση αυτή στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία τόσο των κατευθυντηρίων γραμμών όσο και της προσβαλλομένης αποφάσεως. Συγκεκριμένα, οι κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν, με το σημείο 2, πέμπτη περίπτωση, τη δυνατότητα προσαυξήσεως του προστίμου ούτως ώστε να υπερβεί το ύψος του αθέμιτου οφέλους που αποκομίστηκε χάρη στην παράβαση βάσει των επιβαρυντικών περιστάσεων και όχι προς διευκόλυνση της εκτιμήσεως της σοβαρότητας της παραβάσεως. Όπως ρητώς αναφέρεται στην 116η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υφίσταντο επιβαρυντικές περιστάσεις εν προκειμένω και, συνεπώς, δεν προσαύξησε το πρόστιμο που επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα λαμβάνοντας υπόψη τα αθέμιτα κέρδη που αποκόμισε. Κατά συνέπεια, η αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

145 Επικουρικώς, το Πρωτοδικείο θα εξετάσει, ωστόσο, το επιχείρημα, χωρίς να το εκλαμβάνει ως ισχυρισμό που σκοπεύει να αποδείξει ότι η παράβαση δεν έπρεπε να χαρακτηριστεί ως «πολύ σοβαρή», αλλά αντιμετωπίζοντάς το μάλλον ως χωριστό λόγο, με τον οποίο η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι το πρόστιμο της καθορίστηκε σε υπερβολικό ποσό, διότι στηρίχθηκε στην εσφαλμένη εκτίμηση ότι η απόσυρση της Maersk Air από τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη της απέφερε επιπλέον ετήσια έσοδα [...] DKK.

146 Επιβάλλεται, συναφώς, να υπομνησθεί ότι, κατά τη νομολογία (προπαρατεθείσα στη σκέψη 75 απόφαση CMA CGM κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 340, και προπαρατεθείσα στη σκέψη 64 απόφαση Deutsche Bahn κατά Επιτροπής, σκέψη 217), το γεγονός ότι μια επιχείρηση δεν αποκόμισε κανένα όφελος από την παράβαση δεν μπορεί, κατά τη νομολογία, να εμποδίσει την επιβολή προστίμου, διότι διαφορετικά το πρόστιμο δεν θα είχε αποτρεπτικό αποτέλεσμα (απόφαση του

Δικαστηρίου της 17ης Ιουλίου 1997, C-219/95 P, Ferriere Nord κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. I-4411, σκέψεις 46 και 47). Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αποδείξει, προκειμένου να καθορίσει το ποσό των προστίμων, ότι η παράβαση εξασφάλισε αθέμιτο όφελος στις οικείες επιχειρήσεις, ούτε να λάβει υπόψη, ενδεχομένως, ότι δεν αποκομίσθηκε κέρδος από την επίδικη παράβαση (απόφαση του Πρωτοδικείου της 15ης Μαρτίου 2000, T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95, T-50/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. II-491, στο εξής: απόφαση Cimenteries, σκέψη 4881).

- 147 Βεβαίως, κατά το σημείο 5, στοιχείο β', των κατευθυντηρίων γραμμών, το οποίο περιέχει σειρά γενικών παρατηρήσεων, «ανάλογα με τα δεδομένα κάθε υπόθεσης και μετά την εκτέλεση των [...] υπολογισμών, ενδείκνυται να λαμβάνονται υπόψη ορισμένοι αντικειμενικοί παράγοντες, όπως είναι οι συγκεκριμένες οικονομικές παράμετροι της παράβασης, το οικονομικό ή χρηματοοικονομικό όφελος που έχουν ενδεχομένως αποκομίσει οι παραβάτες [...] ώστε να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως το ύψος των προστίμων που πρόκειται να επιβληθούν». Έχει γίνει δεκτό, πάντως, ότι τέτοια στοιχεία δεν πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι η Επιτροπή ανέλαβε εφεξής την υποχρέωση να αποδείξει σε κάθε περίπτωση, προκειμένου να καθορίσει το πρόστιμο, το οικονομικό όφελος που συνδέεται με τη διαπιστωθείσα παράβαση. Εκφράζουν απλώς τη βούλησή της να λάβει περισσότερο υπόψη το στοιχείο αυτό και να το θεωρήσει ως βάση του υπολογισμού των προστίμων, καθόσον ήταν σε θέση να το αξιολογήσει, έστω και κατά προσέγγιση (απόφαση Cimenteries, σκέψη 4885).
- 148 Πρέπει, τέλος, να εξεταστεί, καταρχάς, αν η προσβαλλόμενη απόφαση έλαβε όντως υπόψη, για την εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως, το όφελος που αποκόμισαν τα μέρη της συμπράξεως από τις παραβάσεις.
- 149 Πρέπει να τονιστεί, συναφώς, ότι, με την ενότητα που τιτλοφορείται «Η πραγματική επίπτωση της παράβασης» και η οποία εξετάζει τη σοβαρότητα της παραβάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε, καταρχάς, με τα σημεία 92 και 93 της προσβαλλόμενης αποφάσεως, ότι «οι περισσότερο εμφανείς συνέπειες της παράβασης ήταν οι ακόλουθες: η Maersk Air αποσύρθηκε από τη γραμμή Κοπεγχάγης-Στοκχόλμης [...] η SAS αποσύρθηκε από τη γραμμή Κοπεγχάγης-Βενετίας και [...] από τη γραμμή Billund-Φρανκφούρτης [...] Στη γραμμή [Κοπεγχάγης-Στοκχόλμης] η SAS αύξησε το μερίδιο αγοράς της από [...] % [...] σε [...] %». Τα στοιχεία αυτά είναι αληθή και

αποδεικνύουν ότι η SAS άντλησε όφελος, το οποίο δεν αμφισβητείται, από την παράβαση, καθόσον αύξησε το μερίδιο αγοράς της. Η Επιτροπή επισημαίνει, περαιτέρω, με την 94η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι «[κ]ατά τις διαπραγματεύσεις, τα μέρη αποτίμησαν το όφελος από την αποχώρηση της Maersk Air από τη Στοκχόλμη και το Όσλο με βάση τον γνωστό αριθμό επιβατών και τη δυνατότητα αύξησης της τιμής κατά 100 [...] DKK, γεγονός το οποίο θα απέφερε στην SAS επιπλέον ετήσια έσοδα της τάξεως των [...] DKK ([...] ευρώ)» και, με την 95η αιτιολογική σκέψη, ότι «[δ]εδομένου ότι ο συνολικός διαμοιρασμός της αγοράς μεταξύ της SAS και της Maersk Air επηρεάζει μεγάλο αριθμό γραμμών προς και από τη Δανία, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα οφέλη της SAS τα οποία προκύπτουν από την παράβαση υπερβαίνουν τις εν λόγω εκτιμήσεις». Κατά συνέπεια, μπορεί να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη, σε ορισμένο βαθμό, το όφελος που άντλησαν τα μέρη της συμπράξεως από τις παραβάσεις, δεδομένου ότι το στοιχείο αυτό δεν μπορεί να θεωρηθεί ως σημείο εκκινήσεως για τον καθορισμό του προστίμου, αλλά, αντιθέτως, ως στοιχείο που ελήφθη υπόψη για τον καθορισμό της σοβαρότητας της παραβάσεως και το οποίο, ως εκ τούτου, είχε σημασία για τον υπολογισμό του προστίμου.

150 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί ότι η παράβαση είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των ετήσιων εσόδων της κατά [...] DKK περίπου.

151 Πρέπει, συναφώς, να τονιστεί, πρώτον, ότι η 94η αιτιολογική σκέψη περιορίζεται στην επισήμανση ότι «[κ]ατά τις διαπραγματεύσεις, τα μέρη αποτίμησαν [...]». Δεν πρόκειται, συνεπώς, περί αποτιμήσεως που διενήργησε η Επιτροπή, αλλά περί αποτιμήσεως στην οποία προέβησαν τα μέρη, αυτά καθαυτά, κατά τις διαπραγματεύσεις των συμφωνιών.

152 Δεύτερον, όπως προκύπτει από την 53η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η αποτίμηση αυτή περιλαμβάνεται στα πρακτικά της συνεδριάσεως της ομάδας των υπευθύνων του σχεδίου (SAS/Maersk Air), της 25ης Αυγούστου 1998. Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, δεν πρόκειται, επομένως, για «απλή τυχαία παρατήρηση ενός εκπροσώπου της Maersk [Air]», αλλά για απόσπασμα των πρακτικών συνεδριάσεως στην οποία μετέσχε η SAS.

- 153 Τρίτον, μολονότι η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι αυτή η αποτίμηση περιλαμβανόταν σε έγγραφο που είχε καταρτίσει η Maersk Air και το οποίο ουδέποτε δέχθηκε η SAS, από τις απαντήσεις στις γραπτές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου προκύπτει, ωστόσο, ότι το έγγραφο αυτό ήταν συνημμένο στην ανακοίνωση αιτιάσεων και ότι τα μέρη δέχθηκαν τα πραγματικά περιστατικά και τις παραβάσεις που περιγράφονται στην ανακοίνωση.
- 154 Τέταρτον, η προσφεύγουσα διατείνεται ότι η πληροφορία αντικρούεται από το γεγονός ότι τα ναύλα για τη γραμμή Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη δεν εξελίχθηκαν διαφορετικά από τα ναύλα που ισχύουν για παρεμφερείς γραμμές οι οποίες δεν επηρεάστηκαν από τη σύμπραξη. Ο ισχυρισμός αυτός απορρίφθηκε ήδη με τις παρατηρήσεις περί των πραγματικών επιπτώσεων των παραβάσεων, καθόσον δεν μπορεί να γίνει δεκτό, μεταξύ άλλων, ότι οι γραμμές Κοπεγχάγη-Όσλο και Στοκχόλμη-Όσλο δεν επηρεάζονται από τη σύμπραξη, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών και, αφετέρου, ότι, σύμφωνα με το απόσπασμα των πρακτικών της συνεδριάσεως της 25ης Αυγούστου 1998 που σχετίζεται με την 53η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Maersk Air είχε δεσμευθεί να μην εξυπηρετεί συνδέσεις με το Όσλο.
- 155 Πέμπτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, με το υπόμνημά της απαντήσεως, ότι το ποσό που αποτιμήθηκε σε [...] DKK θα έπρεπε να ήταν της τάξεως [...] DKK, διότι η σύνδεση Κοπεγχάγη-Όσλο ουδέποτε αποτέλεσε αντικείμενο κατανομής αγορών. Όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, αυτό το επιχείρημα δεν μπορεί να γίνει δεκτό, στο μέτρο που αμφισβητεί την ύπαρξη ή το περιεχόμενο της συνολικής συμφωνίας κατανομής των αγορών και εφόσον η προσφεύγουσα δεν αμφισβήτησε ούτε τα πραγματικά περιστατικά ούτε τις παραβάσεις. Επίσης, η προσφεύγουσα δεν απέδειξε με επαρκή νομικά επιχειρήματα ότι η σύνδεση δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο της κατανομής αγορών.
- 156 Έκτον, η αιτίαση πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να απορριφθεί, στο μέτρο που η προσφεύγουσα απλώς διαψεύδει ότι άντλησε όφελος από την παράβαση, χωρίς ωστόσο να παρέχει οποιαδήποτε σχετική απόδειξη. Αντιθέτως, όπως προαναφέρθηκε, η Επιτροπή υποστηρίζει, χωρίς να αντικρούεται από την προσφεύγουσα, ότι οι προβλέψεις των μερών επαληθεύθηκαν, καθόσον η SAS μετέβη από μια απώλεια της τάξεως των 27 εκατομμυρίων DKK το 1998 σε κέρδος 36 εκατομμυρίων DKK το επόμενο έτος και σε κέρδος 156 εκατομμυρίων DKK το 2000.

157 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι ο λόγος προσφυγής που αντλείται από το ότι οι παραβάσεις δεν έπρεπε να είχαν χαρακτηρισθεί ως «πολύ σοβαρές», αλλά ως «σοβαρές», πρέπει να απορριφθεί.

— Επί της συνεκτιμήσεως του κύκλου εργασιών

158 Στο πλαίσιο του πρώτου λόγου προσφυγής, η προσφεύγουσα προσάπτει επίσης στην Επιτροπή ότι υπολόγισε το πρόστιμο στηριζόμενη στον κύκλο εργασιών, μολονότι οι κατευθυντήριες γραμμές δεν κάνουν καμία αναφορά στον κύκλο εργασιών, και ότι υπέπεσε σε πλάνη, στο μέτρο που συνέκρινε τον ενοποιημένο κύκλο εργασιών του ομίλου SAS με εκείνον της Maersk Air, χωρίς να λάβει υπόψη ότι η Maersk Air ανήκε στον όμιλο A. P. Møller.

159 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η αιτίαση αυτή δεν ασκεί επιρροή στο πλαίσιο του πρώτου λόγου προσφυγής, ο οποίος αφορά τον καθορισμό της σοβαρότητας των παραβάσεων. Ωστόσο, το Πρωτοδικείο θα τον εξετάσει στη συνέχεια ως αυτόνομο λόγο προσφυγής.

160 Επιβάλλεται, καταρχάς, η υπενθύμιση ότι οι κατευθυντήριες γραμμές εισήγαγαν νέα μέθοδο υπολογισμού των προστίμων. Συγκεκριμένα, ενώ στο παρελθόν η πρακτική της Επιτροπής συνίστατο στον υπολογισμό του προστίμου σε συνάρτηση με τον κύκλο εργασιών των οικείων επιχειρήσεων, οι κατευθυντήριες γραμμές στηρίζονται περισσότερο στην αρχή της προσυμφωνημένης τιμής, καθόσον το ποσό εκκινήσεως καθορίζεται εφεξής σε απόλυτα ποσά, σε συνάρτηση με τη σοβαρότητα της παραβάσεως, η οποία προσαυξάνεται ανάλογα με τη διάρκεια, αφού συνεκτιμηθούν ενδεχόμενες επιβαρυντικές ή ελαφρυντικές περιστάσεις. Η μέθοδος αυτός κυρώθηκε ρητώς από τη νομολογία (βλ., ειδικότερα, απόφαση *Électrodes de graphite*, σκέψεις 189 έως 193). Στη μέθοδο που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές, ο κύκλος εργασιών λαμβάνεται υπόψη μόνον ως δευτερεύον κριτήριο καθορισμού του προστίμου εντός των ορίων των ποσών που προβλέπουν οι κατευθυντήριες γραμμές για τις διάφορες κατηγορίες παραβάσεων («ελαφρές», «σοβαρές» και «πολύ σοβαρές»).

161 Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η Επιτροπή, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 87 έως 103 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν χρησιμοποίησε μέθοδο υπολογισμού στηριζόμενη στον σχετικό κύκλο εργασιών, αλλά στηρίχθηκε στον χαρακτηρισμό της παραβάσεως —η οποία εν προκειμένω κρίθηκε «πολύ σοβαρή»— και ακολούθως, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές, έλαβε υπόψη, με τις αιτιολογικές σκέψεις 104 έως 106 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τις πραγματικές επιπτώσεις της παράνομης συμπεριφοράς καθεμίας από τις δύο επιχειρήσεις, συνεκτιμώντας τη σημαντική διαφορά μεγέθους τους.

162 Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, ενώ έκρινε ρητώς ότι τα μέρη υπέπεσαν σε παρεμφερή παράβαση και, παρά την ισορροπία που επετεύχθη με τη συμφωνία, δεδομένου ότι σκοπός της ήταν, καταρχήν, να εξασφαλίσει στις δύο επιχειρήσεις ισοδύναμα οφέλη, έλαβε υπόψη, όπως προκύπτει από την 104η αιτιολογική σκέψη, τα ακόλουθα στοιχεία:

«— η SAS είναι η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στη Σκανδιναβία ενώ η Maersk Air είναι πολύ μικρότερη. Ο κύκλος εργασιών της SAS το 2000 ανήλθε σε 4,917 εκατομμύρια ευρώ ενώ ο αντίστοιχος κύκλος εργασιών της Maersk Air κατά το ίδιο έτος ήταν 10,7 φορές μικρότερος (458,6 εκατ. ευρώ). Ο κύκλος εργασιών της SAS σε σχέση με τη Δανία (757,6 εκατ. ευρώ) είναι ακόμη 1,65 φορές μεγαλύτερος από τον κύκλο εργασιών της Maersk Air,

— η συμφωνία ουσιαστικά ενίσχυσε τη δύναμη της SAS στην αγορά: πρώτον, διότι με αυτήν οι γραμμές στις οποίες τα μέρη πραγματοποιούσαν πτήσεις με κοινό κωδικό υπήχθησαν στο δίκτυο της SAS (η SAS έθεσε τον κωδικό της στις γραμμές της Maersk Air, αλλά η Maersk Air δεν έθεσε τον δικό της κωδικό στις γραμμές της SAS). Δεύτερον, διότι το πρόγραμμα τακτικών επιβατών (FFP) της SAS μπορούσε να χρησιμοποιηθεί κατά τις πτήσεις στις γραμμές της Maersk Air τόσο για την απόκτηση όσο και για την εξαργύρωση βαθμών.»

- 163 Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έκρινε, με την 105η αιτιολογική σκέψη, ότι πρέπει να «δοθεί μεγαλύτερη σοβαρότητα στις παραβάσεις της SAS απ' ό,τι σε αυτές της Maersk Air», διευκρινίζοντας ότι αυτό δεν σημαίνει, «εντούτοις, ότι η σχέση των προστίμων των δύο εταιριών θα αντιστοιχεί επακριβώς προς τη σχέση των κύκλων εργασιών τους». Δεδομένου του διαφορετικού μεγέθους των μερών της συμπράξεως και της ανάγκης καθορισμού των προστίμων σε τέτοιο ποσό ώστε να έχει επαρκώς αποτρεπτικό αποτέλεσμα, η Επιτροπή όρισε, με την 106η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης απόφασεως, ως σημείο εκκινήσεως για τον καθορισμό των προστίμων τα 35 εκατομμύρια ευρώ για την SAS και τα 14 εκατομμύρια ευρώ για την Maersk Air.
- 164 Από τα ανωτέρω αποσπάσματα της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, η Επιτροπή δεν υπολόγισε το πρόστιμο με κριτήριο τον συνολικό κύκλο εργασιών, αλλά μάλλον βάσει του κύκλου εργασιών που πραγματοποιήθηκε στην οικεία αγορά, ήτοι στη σχετική με τη Δανία αγορά, αλλά έλαβε υπόψη τα στοιχεία που αφορούν τα δύο είδη κύκλου εργασιών για να διαμορφώσει, μέχρι ενός βαθμού, το ποσό εκκινήσεως του προστίμου που επιβλήθηκε σε καθένα από τα μέρη της συμπράξεως, τα οποία διέπραξαν το ίδιο είδος παραβάσεως.
- 165 Επιβάλλεται, συναφώς, η υπενθύμιση ότι από τη νομολογία προκύπτει ότι η Επιτροπή διαθέτει ευρεία εξουσία εκτιμήσεως για τον καθορισμό των προστίμων και ότι μπορεί, μεταξύ άλλων, να στηριχθεί σε ένα από τα εν λόγω είδη κύκλου εργασιών, ανάλογα με τις συγκεκριμένες περιστάσεις της υποθέσεως. Το Πρωτοδικείο, υπενθυμίζοντας ότι η μοναδική ρητή αναφορά στον κύκλο εργασιών που περιλαμβάνεται στο άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17 αφορά το ανώτατο όριο του ποσού ενός προστίμου και ότι το όριο αυτό θεωρείται σχετικό με τον παγκόσμιο κύκλο εργασιών (προαναφερθείσα στη σκέψη 32 απόφαση *Musique Diffusion Française* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 119), έκρινε ότι «[ε]ντός του ορίου [αυτού], η Επιτροπή μπορεί καταρχήν να καθορίσει το πρόστιμο βάσει του κύκλου εργασιών της επιλογής της, όσον αφορά τη γεωγραφική ζώνη και τα οικεία προϊόντα (απόφαση *Ciment*, σκέψη 5023) χωρίς να υποχρεούται να λάβει συγκεκριμένα υπόψη της τον παγκόσμιο κύκλο εργασιών ή τον κύκλο εργασιών που πραγματοποιήθηκε στην οικεία γεωγραφική αγορά ή στην αγορά των εν λόγω προϊόντων» και ότι, «μολονότι οι κατευθυντήριες γραμμές δεν προβλέπουν τον υπολογισμό των προστίμων ανάλογα με συγκεκριμένο κύκλο εργασιών, δεν απαγορεύουν ωστόσο τον συνυπολογισμό ενός τέτοιου κύκλου εργασιών, υπό την προϋπόθεση ότι η επιλογή της Επιτροπής δεν πάσχει πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως» (απόφαση *Electrodes de graphite*, σκέψη 195).

- 166 Κατά συνέπεια, όσον αφορά τον καθορισμό του ποσού του προστίμου, η Επιτροπή είναι ελεύθερη να λάβει υπόψη τον κύκλο εργασιών που θα επιλέξει, εφόσον η επιλογή της δεν είναι παράλογη δεδομένων των περιστάσεων της προκειμένης υποθέσεως. Ομοίως, κατά τη νομολογία, η Επιτροπή δεν υποχρεούται, όταν καθορίζει το ύψος των προστίμων με κριτήριο τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της συγκεκριμένης παραβάσεως, να εξασφαλίζει, σε περίπτωση που επιβάλλονται πρόστιμα σε πλείονες επιχειρήσεις εμπλεκόμενες στην ίδια παράβαση, ότι τα τελικά ποσά των προστίμων στα οποία θα καταλήξει ο υπολογισμός της για τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις θα αντικατοπτρίζουν όλες τις μεταξύ τους διαφορές ως προς τον συνολικό κύκλο εργασιών τους (προαναφερθείσα στη σκέψη 75 απόφαση CMA CGM κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 385, και την εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 167 Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως, ούτε εξήγησε τους λόγους για τους οποίους φρονεί ότι η επιλογή της Επιτροπής είναι παράλογη, η αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.
- 168 Επικουρικός, πρέπει να τονιστεί ότι το σημείο εκκινήσεως για τον καθορισμό των προστίμων, που ορίστηκε στα 35 εκατομμύρια ευρώ για την SAS και στα 14 εκατομμύρια ευρώ για την Maersk Air, αντικατοπτρίζει το 4,62% και 3,05%, αντιστοίχως, του κύκλου εργασιών τους που πραγματοποιήθηκε σε σχέση τη Δανία ή το 0,7% και 3,05%, αντιστοίχως, του συνολικού κύκλου εργασιών τους. Αν ληφθεί υπόψη ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιήθηκε σε σχέση τη Δανία, συνάγεται το συμπέρασμα ότι στην προσφεύγουσα επιβλήθηκε ελαφρώς επεικέστερη κύρωση απ' ότι στην Maersk Air (4,62% έναντι 3,05%), ενώ αν ληφθεί υπόψη ο συνολικός κύκλος εργασιών, στην προσφεύγουσα επιβλήθηκε πολύ επεικέστερη κύρωση σε σχέση με την Maersk Air (0,7% έναντι 3,05%). Αφενός, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή μάλλον στηρίχθηκε, αφού έχει τέτοια δυνατότητα, στα δύο είδη κύκλου εργασιών και, αφετέρου, δεδομένου ότι τα μέρη της συμπράξεως διέπραξαν την ίδια παράβαση και άντλησαν ισοδύναμα οφέλη από αυτή, καθώς και ότι οι κατευθυντήριες γραμμές στηρίζονται στην αρχή της προσυμφωνημένης τιμής, σύμφωνα με την οποία το πρόστιμο καθορίζεται με κριτήριο μάλλον τη σοβαρότητα της παραβάσεως παρά τον κύκλο εργασιών των οικείων επιχειρήσεων, το εν λόγω σημείο εκκινήσεως δεν ορίστηκε κατά πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και δεν παραβιάζει την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως.

- 169 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί ότι η Επιτροπή έλαβε μάλλον υπόψη τον συνολικό κύκλο εργασιών παρά τον κύκλο εργασιών που πραγματοποιήθηκε σε σχέση με τη Δανία. Επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, η Επιτροπή, όταν υπολογίζει το πρόστιμο μιας επιχειρήσεως, μπορεί να λάβει υπόψη της, μεταξύ άλλων, το μέγεθός της και την οικονομική της ισχύ (προπαρατεθείσα στη σκέψη 144 απόφαση *Musique Diffusion Française* κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 120, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 13ης Δεκεμβρίου 2001, T-48/98, *Acerinox* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2001, σ. II-3859, σκέψεις 89 και 90). Επιπλέον, όσον αφορά τη μέτρηση της χρηματοοικονομικής ικανότητας των μελών μιας συμπράξεως, η νομολογία αναγνώρισε τον ρόλο του συνολικού κύκλου εργασιών (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-291/98 P, *Sargiό* κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-9991, σκέψεις 85 και 86). Εφόσον η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε μόνο στον συνολικό κύκλο εργασιών, το επιχείρημα πρέπει, κατά συνέπεια, να απορριφθεί.
- 170 Τέλος, στο μέτρο που η αιτίαση της προσφεύγουσας, μολονότι διατυπώνεται σαφώς, έχει μάλλον σκοπό να διαψεύσει τον ισχυρισμό ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη ότι η *Maersk Air* ανήκει στον όμιλο *A. P. Møller*, αρκεί η διαπίστωση, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, ότι, αφενός, τα άλλα μέλη του ομίλου *A. P. Møller* δραστηριοποιούνταν σε άλλους τομείς, χωριστούς από τον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπως π.χ. στις θαλάσσιες μεταφορές και στον ενεργειακό τομέα, και, αφετέρου, ότι η Επιτροπή έλαβε υπόψη ότι η *Maersk Air* ανήκε στον εν λόγω όμιλο, για να απορρίψει, με την 118η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, την ύπαρξη ελαφρυντικής περιστάσεως αντλούμενης από το ότι επρόκειτο για την πρώτη παράβαση. Εν πάση περιπτώσει, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η Επιτροπή, παραλείποντας να λάβει υπόψη ότι η *Maersk Air* ανήκε στον όμιλο *A. P. Møller* υπέπεσε σε πλάνη προς όφελος της εν λόγω εταιρίας, το στοιχείο αυτό δεν μπορεί να αποτελέσει βάσιμο λόγο μειώσεως του ποσού του επιβληθέντος προστίμου, καθόσον κανείς δεν μπορεί να επικαλεστεί παρανομία από την οποία επωφελήθηκε άλλη επιχείρηση.
- 171 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι αιτιάσεις και τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου λόγου προσφυγής πρέπει να απορριφθούν.

Επί του δευτέρου λόγου προσφυγής, που αντλείται από εσφαλμένη εκτίμηση της διάρκειας της παραβάσεως

Επιχειρήματα των διαδίκων

- 172 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η εκτίμηση της διάρκειας των παραβάσεων στην οποία προέβη η Επιτροπή, σύμφωνα με την οποία οι παραβάσεις διήρκεσαν από τις 5 Σεπτεμβρίου 1998 μέχρι τις 15 Φεβρουαρίου 2001, είναι εσφαλμένη.
- 173 Όσον αφορά την ημερομηνία ενάρξεως των παραβάσεων, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η έκθεση προόδου, της 5ης Σεπτεμβρίου 1998, σχετικά με το ενδεχόμενο συμμαχίας μεταξύ της SAS και της Maersk Air, μολονότι αφορά συμφωνία αρχής επί σειράς ζητημάτων η οποία εκτελέστηκε σε μεταγενέστερο στάδιο, δεν μπορεί να θεωρηθεί συμφωνία κατά την έννοια του άρθρου 81 ΕΚ. Η κατανομή αγοράς την οποία συνομολόγησαν η SAS και η Maersk Air συνδεόταν στενά με τη συμφωνία συνεργασίας της 8ης Οκτωβρίου 1998 και δεν ήταν αυθύπαρκτη. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η έκθεση προόδου της 5ης Σεπτεμβρίου 1998 δεν αποτελούσε ούτε συμφωνία ούτε εναρμονισμένη πρακτική, στο μέτρο που έκανε λόγο μόνο για ενδεχόμενες μελλοντικές ενέργειες, η εκτέλεση των οποίων προϋπέθετε τη σύναψη της οριστικής συμφωνίας. Συνεπώς, οι παραβάσεις είχαν αρχίσει, το νωρίτερο, την ημερομηνία κατά την οποία τα μέρη συνήψαν τη συμφωνία συνεργασίας, ήτοι στις 8 Οκτωβρίου 1998.
- 174 Επίσης, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι, ανεξαρτήτως της διάρκειας της παραβάσεως, στην Επιτροπή απόκειται να ορίσει τη διάρκεια των αντίθετων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων της συμφωνίας, η οποία διαφέρει από τη διάρκεια της παραβάσεως, στο πλαίσιο του καθορισμού του ποσού του προστίμου. Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα φρονεί ότι, ανεξαρτήτως των διαπιστώσεων στις οποίες θα προβεί το Πρωτοδικείο όσον αφορά τη διάρκεια της επίδικης συμφωνίας, η συμφωνία αυτή δεν είχε αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στις 8 Οκτωβρίου 1998.

- 175 Όσον αφορά την ημερομηνία παύσεως της παραβάσεως, η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι, κατόπιν της επιτόπιας επιθεωρήσεως που διενήργησε η Επιτροπή στις 15 Ιουνίου 2000, έπαυσε αμέσως κάθε αντίθετη προς το άρθρο 81, παράγραφος 1, ΕΚ συμπεριφορά έναντι της Maersk Air. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, συναφώς, ότι όλες οι συνεδριάσεις που είχε προβλέψει η Maersk Air ακυρώθηκαν ή πραγματοποιήθηκαν σε ελεγχόμενο περιβάλλον, καθόσον οι εσωτερικοί και εξωτερικοί νομικοί σύμβουλοί της υποδείκνυαν σε ποιο βαθμό οι επαφές με την Maersk Air ήταν ανεπίτρεπτες.
- 176 Εν πάση περιπτώσει, από τα έγγραφα που απηύθυνε η Maersk Air στις 21 Αυγούστου 2000 στην Επιτροπή και την SAS προκύπτει σαφώς, κατά την προσφεύγουσα, η δέσμευση της Maersk Air να παύσει κάθε συνεργασία στον τομέα του καθορισμού τιμών ή της κατανομής αγορών.
- 177 Η προσφεύγουσα επισημαίνει ότι οι παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού υπό μορφήν κατανομής αγορών παύουν απλώς με την εξάλειψη των περιορισμών που έχουν συνομολογήσει τα μέρη και ότι δεν επιβάλλεται στα μέρη της συμπράξεως καμία υποχρέωση λήψεως δραστικών μέτρων τα οποία συνίστανται στην εκ νέου δραστηριοποίηση σε ελλειμματική αγορά.
- 178 Λαμβανομένης υπόψη της μονομερούς αποσύρσεως ενός από τα δύο μέρη της συμφωνίας, ήτοι της Maersk Air, το άρθρο 81 ΕΚ δεν μπορούσε πλέον να εφαρμοστεί από τις 21 Αυγούστου 2000, μολοντί η SAS επιθυμούσε τότε να συμμορφωθεί προς τη συμφωνία.
- 179 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι η Επιτροπή δεν μπορεί να αρνηθεί να λάβει υπόψη τη μονομερή δήλωση στην οποία προέβη η Maersk Air στις 21 Αυγούστου 2000 ως απόδειξη της αποσύρσεώς της, διότι, την ημερομηνία εκείνη, δεν είχε ακόμη αποστείλει την ανακοίνωση των αιτιάσεών της. Θα ήταν, εξάλλου, παράλογο η Επιτροπή να αποδώσει σημασία στο έγγραφο που απέστειλε η SAS στην Maersk Air στις 15 Φεβρουαρίου 2001, χωρίς ωστόσο να λάβει υπόψη το παρεμφερές έγγραφο που είχε αποστείλει η Maersk Air στην SAS στις 21 Αυγούστου 2000. Η παράλειψη αυτή ισοδυναμεί με παράβαση της υποχρεώσεως της Επιτροπής να λαμβάνει υπόψη τα στοιχεία που της παρέχουν οι ενδιαφερόμενοι.

- 180 Η προσφεύγουσα φρονεί, συνεπώς, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη, όταν προσαύξησε κατά 25 % το ποσό του προστίμου, αντί να εφαρμόσει την προσαύξηση της τάξεως του 17 % που θα ίσχυε αν είχαν κριθεί κρίσιμες οι ημερομηνίες 8 Οκτωβρίου 1998 και 15 Ιουνίου 2000.
- 181 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο δεύτερος λόγος προσφυγής δεν ευσταθεί.

Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 182 Η προσφεύγουσα βάλλει κατά των διαπιστώσεων της Επιτροπής σχετικά με την ημερομηνία ενάρξεως και παύσεως της παραβάσεως.
- 183 Όσον αφορά την ημερομηνία ενάρξεως της παραβάσεως, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ορθώς η Επιτροπή έκρινε ως κρίσιμη ημερομηνία την 5η Σεπτεμβρίου 1998. Συγκεκριμένα, η έκθεση προόδου της 5ης Σεπτεμβρίου 1998, η οποία περιλαμβάνεται στην 50ή αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, αναφέρει τα εξής:

«Επειδή η εκτέλεση πτήσεων με κοινό κωδικό και η συμμετοχή της Maersk Air στο πρόγραμμα Eurobonus στην CPH-STO φαίνεται αδύνατη, τουλάχιστον στη φάση 1 (καλοκαίρι 1999 με χειμώνα 1999/2000) και ίσως και για μεγαλύτερη περίοδο, και επειδή υπάρχει σημαντικός κίνδυνος όσον αφορά τους ελέγχους/απαιτήσεις της ΕΕ σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ Maersk Air και SAS αν όλα τα στοιχεία της προφορικής συμφωνίας αρχών (μεταξύ Maersk Air και εκπροσώπων της SAS)

εφαρμοστούν αμέσως από το καλοκαίρι του 1999, συμφωνούμε καταρχήν να τροποποιήσουμε ορισμένα τμήματα της προφορικής συμφωνίας αρχών [...] Συνεπώς, υπάρχει επί του παρόντος συμφωνία στα ακόλουθα:

α) Η Maersk Air θα διακόψει τις πτήσεις στις CPH-STO και CPH-GVA στις 28 Μαρτίου 1999.»

184 Από το τελευταίο αυτό έγγραφο προκύπτει σαφώς ότι στις 5 Σεπτεμβρίου 1998 τα μέρη είχαν ήδη συνάψει συμφωνία, η οποία επρόκειτο να εφαρμοστεί σε μεταγενέστερο στάδιο, κυρίως για να μην κινήσουν υποψίες στην Επιτροπή, και ότι τα μέρη της συμπράξεως είχαν χάσει την αυτονομία τους ήδη από εκείνη τη χρονική στιγμή.

185 Εξάλλου, το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η εν λόγω κατανομή αγοράς συνδεόταν στενά με τη συμφωνία συνεργασίας της 8ης Οκτωβρίου 1998 πρέπει να απορριφθεί, καθόσον η προσφεύγουσα δεν παρέσχε κανένα σχετικό αποδεικτικό στοιχείο.

186 Ομοίως, το επιχείρημα ότι η Επιτροπή έπρεπε να αποδώσει μεγαλύτερη σημασία στη διάρκεια των αποτελεσμάτων της παραβάσεως απ' ότι στη διάρκεια της παραβάσεως, αυτής καθαυτή, είναι προδήλως αβάσιμο, καθόσον η σύναψη συμφωνίας έχουσας ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά παράβαση του άρθρου 81, παράγραφος 1, ΕΚ αποτελεί, αφ' εαυτής, παράβαση της εν λόγω διατάξεως, ανεξαρτήτως της αποτελεσματικότητας της εφαρμογής της συμφωνίας (απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1989, 246/86, Belasco κ.λπ. κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 2117, σκέψη 15).

187 Τέλος, από την 108η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Maersk Air είχε αναγνωρίσει, με την απάντησή της στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, ότι οι παραβάσεις είχαν αρχίσει στις 5 Σεπτεμβρίου 1998.

- 188 Κατά συνέπεια, η αιτίαση που αντλείται από πλάνη κατά τον προσδιορισμό της ημερομηνίας ενάρξεως της παραβάσεως είναι προδήλως απορριπτέα.
- 189 Επικουρικώς, το Πρωτοδικείο επισημαίνει ότι η παράβαση είχε μάλλον αρχίσει νωρίτερα, καθόσον, μεταξύ άλλων, τα μέρη είχαν συνομολογήσει, στις 5 Σεπτεμβρίου 1998, την τροποποίηση ορισμένων σημείων της προφορικής συμφωνίας τους. Ομοίως, ένα έγγραφο της Maersk Air με ημερομηνία 8 Ιανουαρίου 1998, στο οποίο παραπέμπει η 22η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, κάνει λόγο για διαπραγματεύσεις καθ' όλη τη διάρκεια του 1998 και για τον κοινό θεμελιώδη σκοπό των μερών της συμπράξεως να προσδιορίσουν τις συνδέσεις που θα εκμεταλλεύεται καθένα από αυτά, επισημαίνει δε ότι η SAS απαιτεί από την Maersk Air «να περιορίσει την ανάπτυξη των συνδέσεων με αφετηρία την Κοπεγχάγη στους συνομολογηθέντες όρους».
- 190 Όσον αφορά την ημερομηνία παύσεως της παραβάσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, πρώτον ότι η Επιτροπή έπρεπε να είχε θεωρήσει καθοριστική την ημερομηνία διενέργειας των επιθεωρήσεων, ήτοι την 15η Ιουνίου 2000, διότι από εκείνη τη χρονική στιγμή έπαυσε κάθε παράνομη συμπεριφορά.
- 191 Το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί.
- 192 Πρώτον, η προσφεύγουσα δεν παρέχει κανένα σχετικό αποδεικτικό στοιχείο, αλλά απλώς υποστηρίζει ότι από εκείνη τη χρονική στιγμή όλες οι προβλεφθείσες συνεδριάσεις με την Maersk Air ακυρώθηκαν ή πραγματοποιήθηκαν παρουσία νομικών συμβούλων.

- 193 Δεύτερον, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο ότι δεν υπήρχαν πλέον «απαγορευμένες συνεδριάσεις», το στοιχείο αυτό δεν αποδεικνύει ότι οι συμφωνίες κατανομής των αγορών που συνήφθησαν και εφαρμόστηκαν είχαν παύσει να ισχύουν.
- 194 Τρίτον, η παρουσία νομικών συμβούλων της προσφεύγουσας δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εξασφαλίζει την πλήρη νομιμότητα των εν λόγω συνεδριάσεων. Πρέπει, συναφώς, να επισημανθεί ότι από την 89η, μεταξύ άλλων, αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι οι δικηγόροι των μερών της συμπράξεως συνέδραμαν επί τούτου στην εφαρμογή των απαγορευμένων συμφωνιών. Από τα πρακτικά της συνεδριάσεως της ομάδας των υπευθύνων του σχεδίου της 14ης Αυγούστου 1998 προκύπτει ότι «[τ]α αποσπάσματα των εγγράφων που παραβαίνουν το άρθρο [81], παράγραφος 1, [ΕΚ], ακόμη και στην περίπτωση στην οποία είναι αδύνατο να υπάρξει σχετική συμφωνία και να αποδοθούν εγγράφως, πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να υπάρχουν υπό γραπτή μορφή και να φυλάσσονται από τους δικηγόρους των δύο μερών [...]». Σύμφωνα με άλλο απόσπασμα των πρακτικών, ένας εκπρόσωπος της SAS εξέφρασε ανησυχία, «διότι η έκθεση προόδου εξακολουθεί να κυκλοφορεί υπό τη σημερινή μορφή της» και ζήτησε «να τροποποιηθεί και να διαγραφούν ορισμένες ενότητες της, όπως [είχαν] προτείνει οι δικηγόροι [...]».
- 195 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει, δεύτερον, ότι από τα έγγραφα που απέστειλε η Maersk Air στην Επιτροπή και την SAS στις 21 Αυγούστου προκύπτει σαφώς η δέσμευση της Maersk Air να διακόψει οποιαδήποτε συνεργασία.
- 196 Δεν μπορεί, ωστόσο, να γίνει δεκτό ότι τα έγγραφα αυτά παύουν την ισχύ των συμφωνιών ή ότι αποδεικνύουν την παύση της ισχύος τους.
- 197 Αφενός, με το έγγραφο που απέστειλε στην Επιτροπή στις 21 Αυγούστου 2000, η Maersk Air επισημαίνει απλώς ότι, «[ό]πως αναφέρθηκε κατά τη συνεδρίαση της 10ης Αυγούστου 2000, η Maersk Air [...] διέκοψε αμέσως κάθε συνεργασία με την

SAS στον τομέα της κατανομής αγορών και του καθορισμού τιμών» και ότι «με το παρόν έγγραφο [δίδεται] η ευκαιρία να επιβεβαιωθεί αυτή τη θέση της Maersk Air [...]». Όπως ορθώς επισήμανε η Επιτροπή, με την 112η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, το έγγραφο αυτό ουδόλως επηρεάζει την ύπαρξη των συμφωνιών και ουδόλως αποδεικνύει ότι η Maersk Air πράγματι κατήγγειλε τις εν λόγω συμφωνίες έναντι της SAS.

- 198 Αφετέρου, με το από 21 Αυγούστου 2000 έγγραφό της προς την SAS, η Maersk Air επισήμανε τα ακόλουθα:

«Για λόγους χρηστής διοικήσεως, σας ενημερώνω με το παρόν έγγραφο ότι η Maersk Air [...] επιβεβαίωσε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι επ' ουδενί συνεργαζόταν με την SAS στον τομέα του οριζόντιου καθορισμού των τιμών ή στον τομέα της κατανομής της αγοράς.»

- 199 Από το έγγραφο αυτό προς την SAS δεν προκύπτει σαφώς και χωρίς αμφισημία η πρόθεση διακοπής των συμφωνιών. Θα μπορούσε, όπως επισημαίνει η Επιτροπή με την 112η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, «να ερμηνευθεί ως μια προσπάθεια καθησυχασμού της SAS σχετικά με τις δηλώσεις που η Maersk Air [...] έκανε στην Επιτροπή, διότι «τότε, τα μέρη δεν γνώριζαν ακόμη τη θέση που θα λάμβανε η Επιτροπή [με την ανακοίνωση αιτιάσεων]».

- 200 Συνεπώς, ορθώς η Επιτροπή κατέληξε ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι παραβάσεις έπαυσαν πριν από τις 15 Φεβρουαρίου 2001, την ημερομηνία δηλαδή κατά την οποία η προσφεύγουσα ενημέρωσε την Maersk Air ότι δεν δεσμευόταν από τις συμφωνίες κατανομής της αγοράς. Η βασιμότητα του συμπεράσματος

αυτού απορρέει, εξάλλου, από την απάντηση στην ανακοίνωση αιτιάσεων της SAS, της 4ης Απριλίου 2001, η οποία ανέφερε ότι, «[ό]ταν προέκυψε, από την ανακοίνωση των αιτιάσεων που παρελήφθη στις 2 Φεβρουαρίου 2001, όλη η έκταση της συμβολής της SAS στις παραβάσεις, ο πρόεδρος/γενικός διευθυντής της εταιρίας [...] ανακοίνωσε στον ομόλογό του της Maersk Air [με επιστολή της 15ης Φεβρουαρίου 2001] ότι οποιοσδήποτε διακανονισμός που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της συνεργασίας ήταν —αναδρομικώς— άκυρος».

- 201 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι ο δεύτερος λόγος προσφυγής είναι προδήλως απορριπτέος.

Επί του τρίτου λόγου προσφυγής, που αντλείται από εσφαλμένη εκτίμηση των ελαφρυντικών περιστάσεων

Επί του πρώτου σκέλους, που αφορά τη συνεργασία της SAS με την Επιτροπή

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 202 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι κακώς η Επιτροπή δεν μείωσε κατά 10 % το ποσό του προστίμου της, λαμβανομένου υπόψη ότι συνεργάστηκε μαζί της, ενώ μείωσε κατά 25 % το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην Maersk Air, μολονότι δεν υπήρχε, κατά την άποψή της, πραγματική διαφορά στην επιθυμία των δύο μερών της συμπράξεως να συνεργαστούν με την Επιτροπή και ότι, ακόμη και αν διαπιστώθηκε τέτοια διαφορά, ήταν απλώς τυχαία. Η προσφεύγουσα διατείνεται ότι, κατά την επιτόπια επιθεώρηση, συνεργάστηκε πλήρως και τέθηκε στη διάθεση της Επιτροπής για οποιαδήποτε ερώτησή της. Προσθέτει ότι, αντιθέτως προς τα

πορίσματα της επιθεωρήσεως που διενεργήθηκε στις εγκαταστάσεις της Maersk Aie, ο υπεύθυνος της εταιρίας για το συγκεκριμένο ζήτημα ήταν παρών και συνεργάστηκε στενά με την Επιτροπή, οπότε δεν είχε κανένα λόγο να της ζητήσει να επανέλθει σε μεταγενέστερο στάδιο.

203 Η προσφεύγουσα φρονεί ότι παρέσχε πληροφορίες οι οποίες απέβησαν χρήσιμες στην Επιτροπή. Εκτιμά ότι το ποσό του προστίμου που της επιβλήθηκε θα έπρεπε να μειωθεί περισσότερο, λαμβανομένων υπόψη των ακόλουθων στοιχείων:

- από την έναρξη ήδη της επιθεωρήσεως, η SAS εξέφρασε σαφώς την πρόθεσή της να συνεργαστεί και βοήθησε απεριόριστα τους επιθεωρητές
- προς απάντηση στην αίτηση παροχής πληροφοριών της 1ης Αυγούστου 2000 και, στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, η SAS παρέσχε «συμπληρωματικά έγγραφα», μεταξύ των οποίων και απόρρητα έγγραφα, από τα οποία προκύπτει σαφώς η ενοχή της και αναμφισβήτητα η ύπαρξη των παραβάσεων
- τα μέρη της συμπράξεως απέστειλαν από κοινού συμπληρωματική κοινοποίηση σχετικά με τις τροποποιήσεις της αρχικής κοινοποίησης και τις τροποποιήσεις που τα μέρη πρότειναν να γίνουν σε μεταγενέστερο στάδιο
- στις 27 Οκτωβρίου 2000, η SAS υπέβαλε στην Επιτροπή έγγραφο με το οποίο εξέθετε την κατάστασή της, προκειμένου να αποσαφηνίσει ορισμένες πτυχές της συμπράξεως μεταξύ των μερών

- το διοικητικό συμβούλιο της SAS, αφού παρέλαβε την ανακοίνωση των αιτιάσεων, επιχείρησε να αποσαφηνίσει τους λόγους που υπαγόρευαν τις παραβάσεις των κανόνων του ανταγωνισμού και τον τρόπο με τον οποίο τελέστηκαν, προκειμένου να μειώσει τον κίνδυνο τελέσεως εκ νέου τέτοιων παραβάσεων

- με έγγραφο της 15ης Φεβρουαρίου 2001, η SAS κατέστησε σαφές στην Maersk Air ότι οποιοσδήποτε διακανονισμός που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της κοινοποιηθείσας συμφωνίας συνεργασίας είναι, αναδρομικώς, άκυρος

- στις 7 Μαρτίου 2001, κατόπιν συζητήσεων με την Επιτροπή επί του ζητήματος της διάρκειας των παραβάσεων, τα μέρη προέβησαν σε από κοινού δήλωση, με την οποία επιβεβαίωσαν την παύση όλων των παραβάσεων

- κατά τη συνεδρίαση της 23ης Μαρτίου 2001 με την Επιτροπή, η SAS επιβεβαίωσε ότι δεν αμφισβητούσε τα πραγματικά περιστατικά, ότι όντως παρέβη το άρθρο 81 ΕΚ και ότι δεν επρόκειτο να προβάλει επιχειρήματα στο πλαίσιο προφορικής διαδικασίας.

²⁰⁴ Η προσφεύγουσα φρονεί ότι η Επιτροπή δεν αιτιολόγησε προσηκόντως τη διαφορετική μεταχείριση την οποία επιφύλαξε στα δύο μέρη της συμπράξεως κατά τη μείωση των ποσών των προστίμων.

²⁰⁵ Η Επιτροπή αμφισβητεί τη βασιμότητα των επιχειρημάτων της προσφεύγουσας.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

206 Επιβάλλεται, καταρχάς, η υπενθύμιση ότι, με την 125η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε σκόπιμη τη μείωση του προστίμου που επιβλήθηκε στην Maersk Air κατά 25 % και του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS κατά 10 %, κατ' εφαρμογήν του τμήματος Δ, σημείο 2, της ανακοινώσεως περί συνεργασίας. Αντιθέτως, δεν χορηγήθηκε καμία μείωση ποσού στα συμβαλλόμενα μέρη βάσει του τμήματος Β της εν λόγω ανακοινώσεως (το οποίο προβλέπει τη μείωση του ποσού του προστίμου τουλάχιστον κατά 75 %), λαμβανομένου υπόψη ότι κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν κατήγγειλε τη μυστική σύμπραξη στην Επιτροπή, πριν αυτή προβεί στον έλεγχο της 15ης Ιουνίου 2000, ούτε βάσει του τμήματος Γ της εν λόγω ανακοινώσεως (το οποίο προβλέπει μείωση του ποσού του προστίμου από 50 έως 75 %), καθόσον η Επιτροπή είχε ήδη στη διάθεσή της τα καθοριστικά αποδεικτικά στοιχεία τα οποία της επέτρεψαν να κινήσει τη σχετική διαδικασία. Αυτά τα στοιχεία της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν αμφισβητούνται από την προσφεύγουσα.

207 Επιβάλλεται, συναφώς, να υπομνησθεί ότι το τμήμα Δ της ανακοινώσεως περί συνεργασίας προβλέπει τα εξής:

«1. Εφόσον επιχείρηση συνεργάζεται χωρίς να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις που εκτίθενται στα τμήματα Β ή Γ, τυγχάνει μείωσης κατά 10 έως 50 % του ύψους του προστίμου που θα της είχε υποβληθεί εάν δεν είχε συνεργαστεί.

2. Αυτό μπορεί ιδίως να συμβεί εφόσον:

— πριν από την ανακοίνωση των αιτιάσεων, η επιχείρηση παράσχει στην Επιτροπή πληροφορίες, έγγραφα ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία που συμβάλλουν στην επιβεβαίωση της παράβασης,

— μετά την ανακοίνωση των αιτιάσεων, η επιχείρηση ενημερώσει την Επιτροπή ότι δεν αμφισβητεί τα γεγονότα επί των οποίων βασίζονται οι κατηγορίες της.»

208 Η Επιτροπή έκρινε ότι ούτε η SAS ούτε η Maersk Air αμφισβήτησαν τα πραγματικά περιστατικά που περιγράφονται στην ανακοίνωση των αιτιάσεων και, κατά συνέπεια, τους χορήγησε μείωση προστίμου βάσει του τμήματος Δ, σημείο 2, δεύτερη περίπτωση, της ανακοινώσεως περί συνεργασίας.

209 Αντιθέτως, η Επιτροπή εφάρμοσε το τμήμα Δ, σημείο 2, πρώτη περίπτωση, της εν λόγω ανακοινώσεως μόνον υπέρ της Maersk Air, επισημαίνοντας, με την 123η αιτιολογική σκέψη της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα εξής:

«— στο τέλος του επιτόπιου ελέγχου η Maersk Air πρότεινε στα αρμόδια όργανα της Επιτροπής να έχουν μια συνάντηση με [εκπρόσωπο της Maersk Air], ο οποίος τότε είχε ήδη αποχωρήσει από τη Maersk Air. [Ο εν λόγω εκπρόσωπος της Maersk Air] είχε βασικό ρόλο κατά τις διαπραγματεύσεις της Maersk Air με την SAS κατά το 1998. Η συνάντηση πραγματοποιήθηκε στις 22 Ιουνίου 2000 στα γραφεία της Maersk Air και με την ευκαιρία αυτή η εταιρία παρέδωσε στους εκπροσώπους της Επιτροπής τους “εμπιστευτικούς φακέλους” τους οποίους [ο εκπρόσωπος της Maersk Air] είχε φυλάξει στην οικία του στην Κοπεγχάγη. Οι φάκελοι αυτοί βοήθησαν την Επιτροπή να προσδιορίσει την πραγματική εξέλιξη των διαπραγματεύσεων και το ακριβές πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας,

— αντίθετα, τα στοιχεία τα οποία παρέσχε η SAS χρησίμευσαν μόνο στην επιβεβαίωση εκείνων τα οποία η Επιτροπή ήδη γνώριζε. Και αντίθετα μετά έγγραφα που διαβιβάστηκαν από την Maersk Air, οι “συμπληρωματικοί φάκελοι” οι οποίοι διαβιβάστηκαν από την SAS δεν παραδόθηκαν αυθόρμητα μετά τον έλεγχο αλλά σε απάντηση μιας αίτησης παροχής πληροφοριών.»

- 210 Κατά συνέπεια, η διαφορά στη μείωση του ποσού του προστίμου, αφενός, υπέρ της προσφεύγουσας (10 %) και, αφετέρου, υπέρ της Maersk Air (25 %) οφείλεται στην επιπλέον μείωση κατά 15 % που χορήγησε η Επιτροπή μόνο στην Maersk Air. Αντικείμενο του υπό κρίση σκέλους του τρίτου λόγου προσφυγής είναι ακριβώς αυτή η ενέργεια της Επιτροπής να μη χορηγήσει μείωση λόγω συνεργασίας.
- 211 Προς στήριξη αυτής της αιτιάσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι δεν υπήρχε διαφορά στην επιθυμία των μερών της συμπράξεως να συνεργαστούν και ότι συνεργάστηκε πλήρως με την Επιτροπή.
- 212 Το στοιχείο αυτό, ωστόσο, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι έχει αποδειχθεί, δεν ασκεί επιρροή. Η απλή επιθυμία μιας επιχειρήσεως να συνεργαστεί στερείται σπουδαιότητας. Συγκεκριμένα, το τμήμα Δ, σημείο 2, πρώτη περίπτωση, της ανακοινώσεως περί συνεργασίας δεν προβλέπει μείωση για την επιχείρηση που έχει απλώς την επιθυμία να συνεργαστεί ή που περιορίζεται στη συνεργασία με την Επιτροπή, αλλά μόνο για την επιχείρηση που θα «παράσχει στην Επιτροπή πληροφορίες, έγγραφα ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία που συμβάλλουν στην επιβεβαίωση της παράβασης».
- 213 Ομοίως, κατά πάγια νομολογία, μείωση του προστίμου λόγω συνεργασίας κατά τη διοικητική διαδικασία δικαιολογείται μόνον εάν η συμπεριφορά της επιχειρήσεως διευκόλυνε την εκ μέρους της Επιτροπής διαπίστωση της παραβάσεως και, ενδεχομένως, την παύση της (απόφαση του Δικαστηρίου της 16ης Νοεμβρίου 2000, C-297/98 P, SCA Holding κατά Επιτροπής, Συλλογή 2000, σ. I-10101, σκέψη 36, και απόφαση Lysine, σκέψη 300). Εξάλλου, στο πλαίσιο της εκτιμήσεως της συνεργασίας με τις επιχειρήσεις, η Επιτροπή δεν μπορεί να μη λάβει υπόψη την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως (προαναφερθείσα στη σκέψη 83 απόφαση Kyurr Thyssen Stainless και Acciai speciali Terni κατά Επιτροπής, σκέψη 237, και απόφαση Lysine, σκέψη 308).

- 214 Από την 123η αιτιολογική σκέψη, πρώτη περίπτωση, της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, σύμφωνα με όσα προβλέπει η ανακοίνωση περί συνεργασίας, οι φάκελοι που παρέδωσε η Maersk Air στην Επιτροπή (στο εξής: ιδιωτικοί φάκελοι) βοήθησαν την Επιτροπή να προσδιορίσει την πραγματική εξέλιξη των διαπραγματεύσεων και το ακριβές πεδίο εφαρμογής της συμφωνίας, με αποτέλεσμα να χορηγήσει στην Maersk Air επιπλέον μείωση του ποσού του προστίμου.
- 215 Το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι οι διαπιστωθείσες διαφορές στη συνεργασία της ίδιας με την Επιτροπή και σε εκείνη της Maersk Air είναι εντελώς τυχαία και απορρέει από την παρουσία ενός υπευθύνου κατά την επιθεώρηση, σε αντίθεση με την επιθεώρηση στις εγκαταστάσεις της Maersk Air, γεγονός που απάλλαξε την Επιτροπή από την υποχρέωση νέας επισκέψεως, στηρίζεται, κατά συνέπεια, σε εσφαλμένη ερμηνεία της προσβαλλομένης αποφάσεως. Αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, ο λόγος για τον οποίο η Επιτροπή χορήγησε στην Maersk Air επιπλέον μείωση του προστίμου δεν είναι το ότι η εταιρία αυτή κάλεσε την Επιτροπή να επανέλθει στις εγκαταστάσεις της για να λάβει εξηγήσεις, αλλά το ότι της παρέδωσε φακέλους από τους οποίους προκύπτει το ακριβές περιεχόμενο των συμφωνιών.
- 216 Αντιθέτως, η Επιτροπή αρνήθηκε να χορηγήσει τη μείωση αυτή στην προσφεύγουσα για δύο λόγους:

- αφενός, οι πληροφορίες που παρέσχε η SAS απλώς επιβεβαίωσαν όσα γνώριζε ήδη·
- αφετέρου, η SAS δεν παρέδωσε αυτοβούλως τα συμπληρωματικά έγγραφα, αλλά μόνον κατόπιν αιτήσεως παροχής πληροφοριών.

- 217 Επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα δεν προέβαλε κανένα συγκεκριμένο αποδεικτικό στοιχείο για να αμφισβητήσει τη βασιμότητα των δύο λόγων για τους οποίους δεν της χορηγήθηκε επιπλέον μείωση του προστίμου.
- 218 Αφενός, δεν αμφισβήτησε ότι προσκόμισε τα εν λόγω έγγραφα μόνον αφού της ζητήθηκε η παροχή πληροφοριών. Επιβάλλεται η υπενθύμιση ότι, κατά τη νομολογία, η συνεργασία σε διοικητική εξέταση που δεν βάνει πέραν των όσων επιβάλλουν οι υποχρεώσεις τις οποίες υπέχουν οι επιχειρήσεις δυνάμει του άρθρου 11, παράγραφοι 4 και 5, του κανονισμού 17 δεν δικαιολογεί μείωση του προστίμου (απόφαση του Πρωτοδικείου της 14ης Μαΐου 1998, T-317/94, Weig κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. II-1235, σκέψη 283, και προαναφερθείσα στη σκέψη 75 απόφαση CMA CGM κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 303).
- 219 Αφετέρου, η προσφεύγουσα δεν προσδιορίζει ούτε κάποιο έγγραφο το οποίο έχει προσκομίσει στην Επιτροπή και επιβεβαιώνει την ύπαρξη της παραβάσεως, ούτε κάποιο έγγραφο στο οποίο στηρίχθηκε η προσβαλλόμενη απόφαση ή το οποίο απλώς χρησιμοποιήθηκε στην εν λόγω απόφαση.
- 220 Εξάλλου, κανένα από τα μέτρα που επικαλέστηκε η προσφεύγουσα δεν είναι ικανό να δικαιολογήσει μείωση του προστίμου λόγω συνεργασίας, ούτε, γενικότερα, να εκληφθεί ως ελαφρυντική περίπτωση.
- 221 Κατά συνέπεια, το πρώτο σκέλος του τρίτου λόγου προσφυγής πρέπει να απορριφθεί.

Επί του δευτέρου σκέλους, που αφορά τις ενέργειες στις οποίες προέβη η SAS κατόπιν της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως

— Επιχειρήματα των διαδίκων

- 222 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι ο κοινοτικός δικαστής έχει τη δυνατότητα, το πλαίσιο της πλήρους δικαιοδοσίας του, να λαμβάνει υπόψη στοιχεία μεταγενέστερα της αποφάσεως της Επιτροπής, ιδίως τη στάση που τήρησε η κολασθείσα με πρόστιμο επιχείρηση ύστερα από την έκδοση της αποφάσεως με την οποία της επιβλήθηκε το πρόστιμο (απόφαση του Δικαστηρίου της 6ης Μαρτίου 1974, 6/73 και 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, Συλλογή τόμος 1974, σ. 113, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 14ης Ιουλίου 1995, Τ-275/94, CB κατά Επιτροπής, Συλλογή 1995, σ. ΙΙ-2169, σκέψη 64). Η προσφεύγουσα φρονεί ότι οι ενέργειες στις οποίες προέβη μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι οποίες οδήγησαν στην ανάκληση του διορισμού του πρώτου αντιπροέδρου της καθώς και στην παραίτηση όλων των μελών του διοικητικού συμβουλίου της, δικαιολογούν σημαντικότερη μείωση του ποσού του επιβληθέντος προστίμου. Επίσης, η εφαρμογή προγράμματος ευθυγραμμίσεως θεωρήθηκε ως ελαφρυντική περίπτωση (απόφαση του Πρωτοδικείου της 14ης Ιουλίου 1994, Τ-77/92, Parker Pen κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. ΙΙ-549).
- 223 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι τα μέτρα που έλαβε κατόπιν της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι εξαιρετικού χαρακτήρα. Η παραίτηση του συνόλου των μελών του διοικητικού συμβουλίου και η ανάκληση του διορισμού του πρώτου αντιπροέδρου είναι ακραία μέτρα για μια εταιρία και συνιστούν αποτελεσματικό μέσο αποτροπής των εκ μέρους άλλων επιχειρήσεων παραβάσεων των κανόνων του ανταγωνισμού. Επίσης, η εφαρμογή προγράμματος ευθυγραμμίσεως της οργανώσεώς της αποδεικνύει σαφώς την επιθυμία της να αποφύγει μελλοντικές παραβάσεις των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού.
- 224 Η Επιτροπή φρονεί ότι τα προβληθέντα από την προσφεύγουσα στοιχεία ουδόλως δικαιολογούν μείωση του προστίμου που της επιβλήθηκε και ότι η νομολογία την οποία επικαλέστηκε δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω.

— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου

- 225 Καταρχάς, επιβάλλεται η επισήμανση ότι τα μέτρα που λαμβάνει μια επιχείρηση κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως της οποίας αποτέλεσε αντικείμενο δεν θίγουν, εν πάση περιπτώσει, τη νομιμότητα της εν λόγω αποφάσεως, η οποία πρέπει να εκτιμάται βάσει των πραγματικών και νομικών στοιχείων, ως είχαν κατά τον χρόνο εκδόσεως της πράξεως.
- 226 Συνεπώς, το αίτημα της προσφεύγουσας μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να εξεταστεί μόνο στο πλαίσιο της πλήρους δικαιοδοσίας του Πρωτοδικείου, σύμφωνα με το άρθρο 229 ΕΚ.
- 227 Επιβάλλεται, καταρχάς, η διαπίστωση ότι οι δύο αποφάσεις που επικαλέστηκε η προσφεύγουσα δεν μπορούν να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δέχονται την αρχή ότι το πρόστιμο που επιβλήθηκε σε μια επιχείρηση μπορεί να μειωθεί λαμβανομένης υπόψη της συμπεριφοράς που η εν λόγω επιχείρηση επέδειξε μετά την έκδοση της αποφάσεως που της επέβαλε το πρόστιμο. Αφενός, με την προαναφερθείσα στη σκέψη 222 απόφαση Istituto Chemioterapico Italiano et Commercial Solvents κατά Επιτροπής, το Δικαστήριο μείωσε το ποσό του προστίμου στηριζόμενο στην καθυστέρηση που προσήφθη στην Επιτροπή κατά την έκδοση της αποφάσεως, κρίνοντας ότι, αν η Επιτροπή είχε ενεργήσει νωρίτερα, η παράβαση θα είχε βραχύτερη διάρκεια και το πρόστιμο θα ήταν μικρότερο, καθώς και ότι οι βλαπτικές συνέπειες της επίδικης συμπεριφοράς ήταν περιορισμένες διότι η προσφεύγουσα είχε εκτελέσει τις διατάξεις της αποφάσεως. Αφετέρου, με την προαναφερθείσα στη σκέψη 222 απόφαση CB κατά Επιτροπής, το Πρωτοδικείο απλώς υπενθύμισε την προαναφερθείσα απόφαση Istituto Chemioterapico Italiano και Commercial Solvents κατά Επιτροπής, αλλά δεν μείωσε το πρόστιμο στηριζόμενο στη συμπεριφορά της ενδιαφερόμενης επιχειρήσεως κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως, δεδομένου, εξάλλου, ότι δεν του είχε υποβληθεί σχετικό αίτημα.
- 228 Κατά συνέπεια, αντιθέτως προς τους ισχυρισμούς της προσφεύγουσας, δεν προκύπτει από τη νομολογία ότι ένα πρόστιμο μπορεί να μειωθεί λαμβανομένης

υπόψη της συμπεριφοράς που επιδεικνύει η ενδιαφερόμενη επιχείρηση κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως που της επιβάλλει το πρόστιμο. Τη μείωση αυτή, εφόσον καταστεί δυνατή, μπορεί να χορηγήσει ο κοινοτικός δικαστής μόνο με μεγάλη επιφυλακτικότητα και υπό εντελώς ιδιαίτερες περιστάσεις, ιδίως διότι μια τέτοια πρακτική θα μπορούσε να εκληφθεί ως παρακίνηση σε παραβάσεις, με προσδοκία πιθανής μείωσεως του προστίμου χάρη στη μεταβολή της συμπεριφοράς της επιχειρήσεως κατόπιν της εκδόσεως της αποφάσεως.

229 Εν προκειμένω όμως, κανένα από τα στοιχεία που προβάλλει η προσφεύγουσα δεν μπορεί να δικαιολογήσει μείωση του ποσού του προστίμου.

230 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθούν τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα στο πλαίσιο του δευτέρου σκέλους του τρίτου λόγου προσφυγής και, ως εκ τούτου, ο τρίτος λόγος προσφυγής στο σύνολό του.

Επί του αιτήματος της Επιτροπής να αυξηθεί το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα

231 Η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προσφεύγουσα αμφισβητεί, με το υπόμνημα απαντήσεως, ορισμένους ισχυρισμούς ως προς το περιεχόμενο και τη φύση της παραβάσεως, ενώ της χορηγήθηκε μείωση κατά 10 % του ποσού του προστίμου διότι δεν αμφισβήτησε το αληθές των πραγματικών περιστατικών, όπως περιγράφονται στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, και ζητεί από το Πρωτοδικείο να κολάσει την εν λόγω παράνομη συμπεριφορά αυξάνοντας το ποσό του προστίμου δυνάμει της πλήρους δικαιοδοσίας του.

232 Συναφώς, επιβάλλεται να υπομνησθεί, καταρχάς, ότι το σημείο E, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, της ανακοινώσεως περί συνεργασίας προβλέπει ότι «[σ]την

περίπτωση που επιχείρηση, η οποία έχει επωφεληθεί από μείωση προστίμου επειδή δεν έχει αμφισβητήσει τα πραγματικά περιστατικά, τα αμφισβητήσει για πρώτη φορά σε προσφυγή ακυρώσεως ενώπιον του Πρωτοδικείου, η Επιτροπή θα ζητήσει καταρχήν από το Πρωτοδικείο να αυξήσει το ύψος του προστίμου που έχει επιβάλει στην επιχείρηση αυτή». Εξάλλου, βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού, «[το Πρωτοδικείο] αποφαινεται κατά πλήρη δικαιοδοσία, κατά την έννοια του άρθρου [229 ΕΚ], επί των προσφυγών που ασκούνται εναντίον των αποφάσεων της Επιτροπής οι οποίες ορίζουν πρόστιμο ή περιοδική χρηματική ποινή. [Το Πρωτοδικείο] δύναται να άρει, να μειώσει ή να αυξήσει το πρόστιμο ή την περιοδική χρηματική ποινή που έχει επιβληθεί». Με την απόφαση *Électrodes de graphite* (σκέψεις 417 και 418), το Πρωτοδικείο έλαβε υπόψη ότι η προσφεύγουσα είχε προσβάλει ενώπιόν του ορισμένα πραγματικά περιστατικά τα οποία είχε δεχθεί κατά τη διοικητική διαδικασία, προκειμένου να περιορίσει τη μείωση της οποίας έτυχε η προσφεύγουσα λόγω της συνεργασίας της με την Επιτροπή.

- 233 Πρέπει, συνεπώς, να εξεταστεί αν, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, τα περιστατικά της παρούσας υποθέσεως δικαιολογούν την κατάργηση της μειώσεως κατά 10% που χορηγήθηκε στην προσφεύγουσα λόγω της συνεργασίας της με την Επιτροπή.
- 234 Εν προκειμένω, επιβάλλεται η επισήμανση ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί άμεσα, στο πλαίσιο της προσφυγής της, τα πραγματικά περιστατικά που της προσάπτονται με την ανακοίνωση των αιτιάσεων και στα οποία στηρίχθηκε η διαπίστωση παραβάσεως του άρθρου 81 ΕΚ, καθόσον με τα αιτήματά της δεν ζητεί την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως στο μέτρο που η απόφαση αυτή διαπιστώνει παράβαση, αλλά μόνον τη μείωση του ποσού του προστίμου που της επιβλήθηκε.
- 235 Ωστόσο, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι η προσφεύγουσα αμφισβητεί ορισμένες από τις διαπιστώσεις της σχετικά με το περιεχόμενο και τη φύση της παραβάσεως και φρονεί ότι η προσφεύγουσα επιδεικνύει με τον τρόπο αυτό παράνομη συμπεριφορά, εξαιτίας της οποίας θα έπρεπε να αυξηθεί το ποσό του προστίμου που της επιβλήθηκε.

- 236 Πρέπει, συνεπώς, να εξεταστεί αν, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, η προσφεύγουσα αμφισβητεί το αληθές των πραγματικών περιστατικών στα οποία η Επιτροπή στήριξε τις αιτιάσεις της και τα οποία η προσφεύγουσα είχε δεχθεί κατά την προ της ασκήσεως της προσφυγής διαδικασία.
- 237 Η Επιτροπή επισημαίνει, συναφώς, ότι η προσφεύγουσα υποστηρίζει, με το υπόμνημα απαντήσεως, ότι «η συνηφθείσα, εν προκειμένω, συμφωνία μεταξύ των μερών εκτελέστηκε εν μέρει μόνο, στο μέτρο που επηρέασε μόνον τις τρεις γραμμές που προσδιόρισε ειδικώς η Επιτροπή (ήτοι τις γραμμές Κοπεγχάγη-Στοκχόλμη, Κοπεγχάγη-Βενετία και Billund-Φρανκφούρτη)», ότι «η πρόθεση των μερών ήταν πολύ πιο περιορισμένη από όσο πιστεύει η Επιτροπή, [στο μέτρο που] αφορούσε μόνον τρεις γραμμές» και ότι «η σύνδεση Κοπεγχάγη-Όσλο ουδέποτε αποτέλεσε αντικείμενο κατανομής αγοράς», ενώ από τις «[αιτιολογικές σκέψεις] 62 έως 64 και από το άρθρο 1 της [προσβαλλομένης] αποφάσεως προκύπτει σαφώς ότι τα μέρη συνήψαν συνολική συμφωνία κατανομής των αγορών προοριζόμενη να επηρεάσει το σύνολο των αεροπορικών δρομολογίων προς και από τη Δανία, περιορίζοντας επίσης, μεταξύ άλλων, τον δυνητικό ανταγωνισμό μεταξύ της SAS και της Maersk [Air]».
- 238 Επιβάλλεται, συναφώς, η επισήμανση ότι, για να εκτιμηθεί αν η προσφεύγουσα εμμένει στη συναίνεση χάρη στην οποία μειώθηκε το ποσό του προστίμου της, τα επιχειρήματα που προέβαλε ενώπιον του Πρωτοδικείου δεν πρέπει να συγκριθούν με τις διαπιστώσεις που περιλαμβάνει η προσβαλλόμενη απόφαση, αλλά με όσα δέχθηκε κατά τη διοικητική διαδικασία.
- 239 Η ανακοίνωση των αιτιάσεων αναφέρει ότι τα μέρη της συμπράξεως συνήψαν συμφωνίες κατανομής αγοράς σε τρεις ειδικές γραμμές και μια συνολική συμφωνία κατανομής των αγορών. Επίσης, το σημείο 74 της ανακοινώσεως των αιτιάσεων έχει ως εξής:

«Ενώ το γεγονός ότι μια συμφωνία έχει ως στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού είναι αρκετό για να εμπίπτει στο άρθρο 81, παράγραφος 1, ΕΚ οι συμφωνίες εν

προκειμένω παρουσιάζουν επίσης το χαρακτηριστικό ότι περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό. Η επίπτωση εντούτοις στην αγορά δεν είναι πάντοτε η ίδια. Στις γραμμές Κοπεγχάγης-Στοκχόλμης και Billund-Φρανκφούρτης επήλθε περιορισμός του πραγματικού ανταγωνισμού. Στη γραμμή Κοπεγχάγης-Βενετίας υπήρξε περιορισμός του ενδεχόμενου ανταγωνισμού. Η συνολική συμφωνία διαμοιρασμού αγορών επίσης περιορίζει τον ενδεχόμενο ανταγωνισμό μεταξύ των μερών.»

- 240 Συνεπώς, μπορεί να γίνει δεκτό ότι, με την ανακοίνωση των αιτιάσεων, η προσφεύγουσα δέχθηκε, κατά κάποιο τρόπο, ότι η συνολική συμφωνία δεν συνήφθη απλώς, αλλά επίσης εκτελέστηκε και είχε συνέπειες στην αγορά.
- 241 Τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα με τα υπομνήματά της ενώπιον του Πρωτοδικείου θα μπορούσαν, σε κάποιο βαθμό, να ερμηνευθούν υπό την έννοια ότι δεν αμφισβητούν μόνον τις συνέπειες της συνολικής συμφωνίας, αλλά και την εφαρμογή της, ακόμη και τη σύναψή της. Ωστόσο, από τις απαντήσεις στις γραπτές ερωτήσεις του Πρωτοδικείου και από την ανταλλαγή απόψεων κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση προκύπτει ότι η προσφεύγουσα επιβεβαίωσε ότι δεν αμφισβητούσε το ότι συνήψε συνολική συμφωνία κατανομής αγοράς, ούτε ότι τα μέρη είχαν πρόθεση να την εκτελέσουν, αλλά ότι αμφισβητούσε μόνον το ότι η συνολική συμφωνία είχε επιπτώσεις στην αγορά. Επιβάλλεται, πάντως, η διαπίστωση ότι η προσφεύγουσα, ενώ δέχεται τα πραγματικά περιστατικά και αναγνωρίζει τις παραβάσεις που περιγράφονται στην ανακοίνωση αιτιάσεων, είχε ήδη υποστηρίξει, με την απάντησή της στην εν λόγω ανακοίνωση, ότι οι παραβάσεις δεν είχαν συνέπειες στην αγορά.
- 242 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι τα επιχειρήματα που ανέπτυξε η προσφεύγουσα στο πλαίσιο της παρούσας προσφυγής συνιστούν άρση της συναινεσεώς της δυνάμενη να δικαιολογήσει την κατάργηση της μείωσης κατά 10 % του ποσού του προστίμου που χορήγησε η Επιτροπή.

- 243 Συνεπώς, το σχετικό αίτημα της Επιτροπής πρέπει να απορριφθεί.

- 244 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι οι λόγοι και τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας που σκοπούν στη μείωση του ποσού του προστίμου που της επιβλήθηκε πρέπει να απορριφθούν.
- 245 Υπό τις συνθήκες αυτές, λαμβανομένης υπόψη της σοβαρότητας και της διάρκειας των παραβάσεων, όπως ορθώς διαπιστώθηκαν με την προβαλλόμενη απόφαση, στο μέτρο που τα μέρη είχαν πλήρη επίγνωση του σαφώς αντίθετου προς τον ανταγωνισμό χαρακτήρα της συμπεριφοράς τους και ενήργησαν κατά τέτοιο τρόπο ώστε η Επιτροπή να μην ενημερωθεί για το ακριβές περιεχόμενο των συμφωνιών τους, αποφεύγοντας να αφήσουν γραπτές αποδείξεις, ενώ της κοινοποίησαν τις λοιπές πτυχές της συνεργασίας τους, που αφορούν το μέγεθος της προσφεύγουσας και τη θέση της στην αγορά, το Πρωτοδικείο φρονεί, στο πλαίσιο της πλήρους δικαιοδοσίας του, ότι το πρόστιμο που επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα ορίστηκε στο προσήκον ποσό.
- 246 Κατά συνέπεια, η προσφυγή πρέπει να απορριφθεί.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 247 Κατά το άρθρο 87, παράγραφος 2, του Κανονισμού Διαδικασίας, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα έξοδα, εφόσον υπήρχε σχετικό αίτημα του νικήσαντος διαδίκου. Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα ηττήθηκε ως προς όλα τα αιτήματά της, πρέπει να καταδικαστεί στα δικαστικά έξοδά της καθώς και στα δικαστικά έξοδα της Επιτροπής.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ (τρίτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Απορρίπτει την προσφυγή.

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

Azizi

Jaeger

/ Dehousse

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 18 Ιουλίου 2005.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος

H. Jung

M. Jaeger

Περιεχόμενα

Νομικό πλαίσιο	II - 2927
Ιστορικό της διαφοράς	II - 2928
Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων	II - 2934
Σκεπτικό	II - 2936
Επί του πρώτου λόγου προσφυγής, που αντλείται από εσφαλμένη εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως	II - 2936
Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 2936
— Επί του πρώτου σκέλους, που αφορά τον χαρακτηρισμό των παραβάσεων	II - 2937
— Επί του δεύτερου σκέλους, που αφορά τις πραγματικές επιπτώσεις των παραβάσεων	II - 2939
— Επί του τρίτου σκέλους, που αφορά τη γεωγραφική έκταση της παραβάσεως	II - 2941
— Επί του τετάρτου σκέλους, που αφορά τα οφέλη που αντλούνται από την παράβαση	II - 2943
— Επί του πέμπτου σκέλους, που αφορά τον σχετικό κύκλο εργασιών ..	II - 2945
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2946
— Προκαταρκτικές παρατηρήσεις	II - 2946
— Επί της φύσεως της παραβάσεως	II - 2951
— Επί της εκτάσεως της επίδικης γεωγραφικής αγοράς	II - 2955
— Επί των επιπτώσεων στην αγορά	II - 2959
— Επί της συγκρίσεως με την υπόθεση «Ελληνικά πορθημεία»	II - 2968
— Συμπέρασμα επί του χαρακτηρισμού των παραβάσεων	II - 2971
— Επί της συνεκτιμήσεως του κύκλου εργασιών	II - 2976

Επί του δευτέρου λόγου προσφυγής, που αντλείται από εσφαλμένη εκτίμηση της διάρκειας της παραβάσεως	II - 2981
Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 2981
Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2983
Επί του τρίτου λόγου προσφυγής, που αντλείται από εσφαλμένη εκτίμηση των ελαφρυντικών περιστάσεων	II - 2988
Επί του πρώτου σκέλους, που αφορά τη συνεργασία της SAS με την Επιτροπή	II - 2988
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 2988
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2991
Επί του δεύτερου σκέλους, που αφορά τις ενέργειες στις οποίες προέβη η SAS κατόπιν της εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως	II - 2996
— Επιχειρήματα των διαδίκων	II - 2996
— Εκτίμηση του Πρωτοδικείου	II - 2997
Επί του αιτήματος της Επιτροπής να αυξηθεί το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα	II - 2998
Επί των δικαστικών εξόδων	II - 3002