

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)
2005. július 18. *

A T-241/01. sz. ügyben,

a **Scandinavian Airlines System AB** (székhelye: Stockholm [Svédország], képviseli: M. Kofmann ügyvéd, kézbesítési cím: Luxembourg)

felperesnek

az **Európai Közösségek Bizottsága** (képviselek: P. Oliver és W. Wils, meghatalmazotti minőségben, kézbesítési cím: Luxembourg)

alperes ellen

az EK 81. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról (COMP. D.2 37.444. sz., SAS/Maersk Air ügy és COMP.D.2 37.386 – Sun-Air kontra SAS és Maersk Air ügy) szóló, 2001. július 18-i 2001/716/EK bizottsági határozat (HL L 265., 15. o.) megsemmisítése iránt arra vonatkozóan benyújtott keresete

* Az eljárás nyelve: angol.

tárgyában, amennyiben abban a felperesre kiszabott bírság összegét 39 375 000 euróban állapítják meg, valamint – másodlagosan – a felperesre kiszabott bírság mérséklése iránt benyújtott keresete tárgyában,

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁGA (harmadik tanács),

tagjai: J. Azizi elnök, M. Jaeger és F. Dehousse bírák,

hivatalvezető: H. Jung,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2004. június 24-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

Jogi háttér

- ¹ A légitársasági ágazat vállalkozásaira vonatkozó versenyszabályok alkalmazásával kapcsolatos eljárás megállapításáról szóló, 1987. december 14-i 3975/87/EGK tanácsi rendeletnek (HL L 374., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 262. o., a továbbiakban: rendelet) az irányadó események idejében hatályban lévő

4. cikkének az (1) bekezdése szerint amennyiben a Bizottság megállapítja a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének megsértését, határozattal felhívhatja az érintett vállalkozásokat vagy vállalkozások társulásait, hogy az ilyen jogsértésnek vessenek véget.

- 2 A rendelet 12. cikkének (2) bekezdése alapján a Bizottság határozatával 1000 eurótól 1 000 000 euróig terjedő vagy ezt meghaladó, de a jogsértésben részt vevő vállalkozások előző üzleti évi forgalmának 10%-át meg nem haladó összegű bírsággal sújthatja a vállalkozásokat vagy a vállalkozások társulásait, amennyiben szándékosan vagy gondatlanságból megsértik a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését. A bírság összegének meghatározásánál tekintetbe kell venni a jogsértés súlyosságát és időtartamát.
- 3 Egy, a *Hivatalos Lapban* közzétett közleményében (HL 1998. C 9., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 171. o.) a Bizottság iránymutatást adott a Szerződés 8[1]. és 8[2]. cikkének végrehajtásáról szóló első, 1962. február 6-i 17. rendelet (HL 1962. 13. szám, 204. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 3. o.) 15. cikkének (2) bekezdése és az ESZAK-szerződés 65. cikkének (5) bekezdése alapján kiszabott bírság megállapításának módszeréről (a továbbiakban: iránymutató).
- 4 A kartellügyekben a bírságoktól való eltekintésről vagy alacsonyabb bírság kiszabásáról szóló, 1996. július 18-i közleményében (HL C 207., 4. o., a továbbiakban: engedékenységi közlemény) a Bizottság meghatározta azokat a feltételeket, amelyek fennállása esetén azon vállalkozások tekintetében, amelyek vizsgálata során együttműködtek vele, a bírságtól el lehet tekinteni, vagy a bírság összegét csökkenteni lehet.

A jogvita alapját képező tényállás

- 5 A Scandinavian Airlines System AB (a továbbiakban: SAS, illetve a felperes), amely Skandinávia legjelentősebb légitársasága, a Scandinavian Airlines System Sverige AB,

a Scandinavian Airlines System Danmark A/S és a Scandinavian Airlines System Norge ASA által ellenőrzött konzorcium, amelyben mindhárom társaság 50%-ban állami és 50%-ban magánbefektetők ellenőrzése alatt áll. Az SAS a Star Alliance tagja, és 105 célállomásra biztosít menetrend szerinti járatokat (40 Skandináviában, 56 Európa egyéb részein, 9 pedig Európán kívül található). A 2000. évre szóló éves beszámolója szerint az SAS-nak 4,917 milliárd euró éves forgalma volt.

- 6 A Maersk Air A/S nevű dán légitársaságot az A.P. Møller csoport ellenőrzi, amely más területeken, például a hajózásban vagy a kőolaj- és földgáziparban is tevékenykedik. Az A.P. Møller csoport ellenőrzi az angol Maersk Air Ltd. UK vállalkozást is. A Maersk Air S/A és a Maersk Air Ltd képezik közösen a Maersk Air csoportot, amelynek 2000-ben 458,6 millió euró forgalma volt. A Maersk Air A/S (a továbbiakban: Maersk Air) négy dán belföldi útvonalat és 15 nemzetközi, menetrend szerinti járatot üzemeltet Koppenhágából és Billundból, illetve Koppenhágába és Billundba.

- 7 1999. március 8-i levelükkel az SAS és a Maersk Air bejelentette a Bizottságnak az 1998. október 8-i együttműködési megállapodást és további öt kapcsolódó megállapodást, a rendelet 3. cikkének (2) bekezdése szerinti nemleges megállapítás vagy az 5. cikke szerinti mentesítés megszerzése érdekében.

- 8 Az 1999. március 28-án hatályba lépett együttműködési megállapodás két fő részből állt, nevezetesen:
 - a) code-sharing megállapodás bizonyos számú, a Maersk-Air által üzemeltetett járatokra (négy belföldi és kilenc nemzetközi járat), oly módon, hogy az SAS is tudjon helyeket értékesíteni az érintett járatokon; és

- b) a törzsutas programban való részvétel, oly módon, hogy a Maersk Air utasai az SAS törzsutas programjában (amely a „EuroBonus” elnevezést viseli) szereznek pontokat, és viszont, a EuroBonus-tagok a Maersk-Air járatokon szerzett pontjaikat be tudják váltani. A törzsutas program tekintetében az együttműködés kiterjed a Maersk Air valamennyi járatára.
- 9 Az öt kapcsolódó megállapodás az alapmegállapodás két részének végrehajtásához szükséges műszaki és pénzügyi részleteket szabályozza.
- 10 1998. november 23-án egy kis dán légitársaság, a Sun-Air of Scandinavia 1999. január 7-én érkezett beadványával panaszt emelt a Bizottságnál az SAS és a Maersk Air megállapodása ellen.
- 11 Előzetes vizsgálata során a Bizottság megállapította, hogy a bejelentés csak részben adta vissza a két társaság közötti megállapodásokat. A Bizottság szerint az együttműködési megállapodás hatálybalépése egybeesett a Maersk Air Koppenhága–Stockholm-útvonalról történő kivonulásával, amelyen addig az SAS versenytársa volt. Ezenfelül kiderült, hogy ugyanebben az időben az SAS megszüntette a Koppenhága–Velence-útvonalát, a Maersk Air pedig megindította járatait ezen az útvonalon. Végül, mivel az SAS megszüntette a Billund–Frankfurt-útvonalat, a Maersk Air maradt az egyetlen légitársaság ezen az útvonalon. Ezen járatindítások és -megszüntetések egyikét sem jelentették be a Bizottságnak.
- 12 2000. június 9-i határozatával a Bizottság a 17. rendelet 14. cikkének (3) bekezdése és a rendelet 11. cikkének (3) bekezdése alapján vizsgálatot rendelt el az SAS-nál, a Maersk Airnél és az A.P. Møller csoportnál.

- 13 A 2000. június 15-én és 16-án tartott vizsgálat során felfedezett dokumentumok igazolták, hogy az SAS és a Maersk Air közötti megállapodás szélesebb körű volt annál, mint amit a felek a Bizottságnak bejelentettek. A dokumentumokból kiderült, hogy az SAS egy, a Bizottsággal nem közölt megállapodásban kötelezte magát arra, hogy a Maersk Air Jutlandról induló útvonalain nem repül, miközben a Maersk Air vállalta, hogy nem indít járatokat a Koppenhágából induló azon útvonalakon, amelyeket az SAS üzemeltet vagy üzemeltetni kíván, és a Maersk Air tartózkodik a Koppenhága–Stockholm-útvonal üzemeltetésétől, az SAS pedig a Koppenhága–Velenca-útvonaltól és a Billund–Frankfurt-útvonaltól, így mindkét társaság meghagyta a másíknak az említett járatok kizárólagos üzemeltetését.
- 14 2000. június 22-én a Maersk Air önként további információkat adott át a Bizottságnak, amelyeket addig egyik korábbi alkalmazottjuk lakásában tároltak.
- 15 A Bizottság 2000. augusztus 1-jei információkérésére 2000. augusztus 24-i levelével az SAS egy „magániratok” című dossziét küldött. 2000. szeptember 13-i levelével az SAS két további dossziét küldött meg a Bizottság számára, amelyek az alkalmazottak nyári szabadságról való visszatérését követően kerültek elő.
- 16 2000. október 12-i levelükben az SAS és a Maersk Air kiegészítő bejelentést tettek, hogy a Bizottság figyelembe tudja venni az együttműködésükben, különösen a két társaság menetrendjében bekövetkezett változásokat.

- 17 A Bizottság 2001. január 31-én megindította az EK 81. cikk és az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodás 53. cikke szerinti eljárást, és kifogásközlésről szóló közleményt küldött az SAS-nak és a Maersk Airnek, a rendelet 3. cikke (1) bekezdésének és a 16. cikke (1) bekezdésének megfelelően. A kifogásközlésről szóló közlemény az együttműködés azon be nem jelentett részeit érintette, amelyeket a Bizottság a vizsgálat során tárt fel, és azokat a bejelentett részeket, amelyeket nem lehet a be nem jelentett részekről eltekintve szemlélni, mint például a Billund–Frankfurt és a Koppenhága–Velence vonalon való együttműködést. A nevezett közleményben a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy az SAS és a Maersk Air megsértette az EK 81. cikket és az EGT-megállapodás 53. cikkét, és hogy a közösségi jog sérelme különösen súlyos jogsértésnek minősülhet. A Bizottság arról is értesítette a feleket, hogy bírságot kíván kiszabni.
- 18 A kifogásközlésről szóló közleményre külön-külön adott válaszaikban, melyek dátuma mindkét esetben 2001. április 4., a kartell résztvevői elismerték a kifogásközlésben leírt tényállást és a jogsértés fennállását, és előadták, hogy nem kívánják a tárgyalás megtartását.
- 19 Az SAS és a Maersk Air mindazonáltal tettek észrevételeket, amelyek a bírság összegének kiszámítását lehetségesen befolyásoló tényezőkre – mint pl. a jogsértés súlya és időtartama – korlátozódtak.
- 20 Az eljárás végén a Bizottság elfogadta az EK 81. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról (COMP.D.2 37.444 – SAS Maersk Air ügy és COMP. D.2 37.386 – Sun-Air kontra SAS és Maersk Air ügy) szóló, 2001. július 18-i 2001/716/EK bizottsági határozatot (HL L 265., 15. o.) (a továbbiakban: megadott határozat).

21 A megtámadott határozat rendelkező része így szól:

„1. cikk

[...] [az] SAS és a [...] Maersk Air megsértette az EK 81. cikket és az EGT-megállapodás 53. cikkét, amikor a következő megállapodásokat kötötték:

- a) általános piacfelosztási megállapodás, amelynek értelmében az SAS nem repül a Maersk Air által Jutlandról indított útvonalakon, és a Maersk Air nem indít járatokat az SAS által üzemeltetett vagy üzemeltetni kívánt, Koppenhágából induló útvonalakon, továbbá egy, a belföldi járatok felosztásának fenntartására irányuló megállapodás;

- b) egyedi nemzetközi járatokra vonatkozó különleges piacfelosztási megállapodások, különösen:
 - i) megállapodás, amelynek értelmében 1999. március 28-tól a Maersk Air nem repül többé Koppenhága és Stockholm között, és ellentételezést kap a kivonulásért;

 - ii) a Maersk Air Koppenhága–Stockholm-útvonalról való kivonulásáért ellentételezéseként az a megállapodás, amelynek értelmében az SAS 1999. március végén vagy 1999. április elején leállítja a Koppenhága és Velence közötti járatát, és a Maersk Air ugyanebben az időpontban elindítja járatát ezen az útvonalon;

- iii) az a megállapodás, amelynek értelmében az SAS 1999 januárjában leállítja járatait a Billund–Frankfurt-útvonalon.

2. cikk

Az 1. cikk a) pontjában megjelölt jogsértésekért az SAS-szel szemben 39 375 000 euró bírság, a Maersk Airrel szemben 13 125 000 euró bírság kerül kiszabásra [...]”

Eljárás és a felek kérelmei

- 22 Az Elsőfokú Bíróság Hivatalához 2001. október 2-án benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.
- 23 Az Elsőfokú Bíróság (harmadik tanács) az előadó bíró jelentése alapján úgy határozott, hogy megnyitja a szóbeli szakaszt, és a feleket pervezető intézkedések útján felszólította bizonyos kérdések írásbeli megválaszolására. A felek az előírt határidőn belül ezt meg is tették.
- 24 A felek a 2004. június 24-i tárgyaláson előadták szóbeli előterjesztéseiket, és válaszoltak az Elsőfokú Bíróság által feltett kérdésekre.

25 A felperes azt kéri az Elsőfokú Bíróságtól, hogy:

- a megtámadott határozatot részben semmisítse meg, amennyiben a határozat 2. cikkében a vele szemben kiszabott bírság összege túlzottan magas;

- másodlagosan azt kéri, hogy csökkentse a bírság összegét belátása szerint;

- kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.

26 A Bizottság azt kéri az Elsőfokú Bíróságtól, hogy

- utasítsa el a keresetet;

- kötelezze a felperest a költségek viselésére.

27 Viszonzásában a Bizottság arra hívja fel a figyelmet, hogy a felperes bizonyos, a bírság nagyságára és természetére vonatkozó megfontolásokat megkérdőjelez, noha keresetében elismeri, hogy nem vitatja a jogsértés körülményeit, és hogy 10%-kal csökkentették bírságának összegét, mivel nem vitatta a kifogásközlés lényegi tényeit. A Bizottság szerint a felperes ezáltal jogellenes magatartást tanúsít, amelynek a

kiszabott bírság összegének növelését kell eredményeznie, és utal arra, hogy az Elsőfokú Bíróság – a rá ruházott teljes körű mérlegelési jogkör révén – jogosult ilyen intézkedés megtételére.

A jogkérdésről

- 28 A felperes elsősorban azt hangsúlyozza, hogy nem vitatja a megtámadott határozatot, amennyiben abban az kerül megállapításra, hogy megsértette a versenyszabályokat, hanem csak bizonyos tényezőket vitat, amelyek a bírság összegének kiszámítását befolyásolhatják.
- 29 A felperes három jogalapra alapítja keresetét. Az első jogalap, amellyel a rendelet 12. cikke (2) bekezdésének és az iránymutatások megsértését kifogásolja, a jogsértés súlyosságának megítélésre vonatkozik. A második jogalap, amellyel a rendelet 12. cikke (2) bekezdésének megsértését kifogásolja, a jogsértés időtartamának megállapítására vonatkozik. A harmadik jogalap keretében a felperes előadja, hogy a Bizottság nem, vagy nem megfelelő módon vette figyelembe azokat az enyhítő körülményeket, amelyeknek a bírság alapösszegének jelentősebb csökkentését kellett volna eredményezniük.

Az első jogalapról: a jogsértés súlyosságának helytelen megítélése

A felek érvei

- 30 A felperes azon az állásponton van, hogy a Bizottság megsértette a rendelet 12. cikkét és az iránymutatást, amennyiben az általa elkövetett jogsértéseket a

„különösen súlyos” kategóriába sorolta, noha azok csak „súlyos”-ak voltak. Ez a jogalap öt alrészre oszlik, amelyek a jogsértések besorolására, tényleges kihatásaira, földrajzi kiterjedésére, a jogsértésekből származó előnyökre és a figyelembe vett forgalomra vonatkoznak.

– Az első részről: a jogsértések minősítése

- 31 A felperes először is előadja, hogy az általa elkövetett jogsértések kevésbé súlyosak azoknál, amelyeket a Bizottság általában „különösen súlyosnak” szokott minősíteni. A Bizottság határozataiban, különösen azokban, amelyekben az iránymutatásra utal, valamint az Elsőfokú Bíróság és a Bíróság ítélkezési gyakorlatában azok a jogsértések, amelyeket „különösen súlyosnak” minősítenek, minden esetben a teljes közös piacot, vagy legalábbis a közös piac jelentős részét érintik, és előfeltételük, hogy a versenyt ezen a piacon ténylegesen jelentős kár érje. Még ha az iránymutatás szerint a piacfelosztások a jogsértések különösen súlyos esetét képezik is, csak a nagyobb kiterjedésű és hosszabb ideig tartó kartelleket minősítették ilyen eseteknek. Ez az elemzés összhangban áll azzal a gyakorlattal, amely az újabb, piacfelosztást érintő esetekből következik, mint például a „lizin”-, a „hegesztés nélküli acélcsővek”- és a „távhővezetékek”-ügyek. A jelen ügyben azonban az együttműködés be nem jelentett részeinek a jogsértéssel érintett légijáratok relatív jelentősége ellenére sem voltak ilyen messzemenő vagy súlyos hatásai.
- 32 A Bíróság úgy határozott, hogy a jogsértés súlyosságát több tényező alapján kell megítélni, amelyek a jogsértés jellege szerint és az eset körülményeitől függően különböző természetűek (a Bíróság 100/80–103/80. sz., Musique Diffusion Française és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1983. június 7-én hozott ítéletének [EBHT 1983., 1825. o.] 120. és 129. pontja). A felperes elismeri, hogy a Bizottság a jogsértés súlyosságának megítélése során bizonyos mérlegelési jogkörrel rendelkezik, ez a mérlegelési jogkör azonban álláspontja szerint az iránymutatás elfogadásával

jelentősen csökkent. Még ha a Bizottság által az iránymutatás szerint alkalmazott módszer a jogsértés jellegén kívül más szempontokat is figyelembe venne, a jogsértés súlyosságának megítélése akkor sem alapulhatna kizárólag a magatartás besorolásán, figyelmen kívül hagyva annak hatását. Sőt, a felperes szerint annak alapján, hogy egy „nyilvánvaló”, vagy „per se” jogsértés egyértelműen az EK 81. cikk (1) bekezdése alá tartozik – ezt a piacfelosztással kapcsolatban a felperes is elismeri –, a bíróság nagyságának megállapítása során még nem lehet közvetlenül a jogsértés súlyosságára következtetni.

- 33 A felperes másodsorban úgy véli, hogy a jelen ügyet azzal kell egybevetni, amely a Bizottság „görög kompok”-ügyben hozott határozatának (az EK [81]. cikk szerinti eljárásról – IV/34.466 sz. sz., 1998. december 9-i 1999/271/EK bizottsági határozat) (HL 1999. L 109., 24. o.) alapját képezte, amelynek egy – Görögország és Olaszország között közlekedő ro-ro-kompokkal végzett szolgáltatásokra vonatkozó – árrögzítő megállapodás volt a tárgya, és amelyben a Bizottság – noha abból indult ki, hogy ez a megállapodás jellege alapján a közösségi jog nagyon súlyos megsértését jelenti, tekintettel a jogsértés piacra gyakorolt korlátozott tényleges kihatásaira, valamint arra a körülményre, hogy a felek nem alkalmazták teljes mértékben az összes megállapodást, és arra, hogy a jogsértés hatását csak a közös piac egy részén fejtette ki – arra az eredményre jutott, hogy csak a közösségi versenyjogi szabályok elleni „súlyos”, és nem pedig „különösen súlyos” jogsértésről van szó.
- 34 A felperes előadja, hogy a Bizottság a jelen ügyben nem bizonyította a megállapodás feltételezett hatásait és következményeit, amikor azt állította, hogy a két társaság közötti piacfelosztás sok más útvonalra is kihatással volt. A felperes kifogásolja, hogy a Bizottság a jelen ügyben nem határozott meg megfelelő módon három piacnál többet (azaz a Koppenhága–Stockholm-, a Koppenhága–Velence- és a Billund–Frankfurt-útvonalat).
- 35 A jogsértés súlyossága függ mind földrajzi kiterjedésétől, mind pedig az érintett személyek számától; ha csak az első követelményre szorítkoznánk, ez a légiközlekedési ágazat – például a tengeri hajózási ágazattal összevetve – általánosan szigorúbb elbírálásához vezetne. A Bizottság által megkülönböztetett három útvonalon utazó 1,082 millió utas száma azt igazolja, hogy a jelen ügy össze-

hasonlítható a „görög kompok” ügyével, amelyben az utasszám 1,258 millió volt. Az utasszám mindkét esetben csekély, összevetve az EGT területén üzemelő, valamint az EGT és harmadik országok közötti járatok utasszámával. A jelen ügyben megkötött megállapodást is csak részben hajtották végre, amennyiben a megállapodás csak a Bizottság által ténylegesen meghatározott három útvonalat érintette; ezt az a tény is bizonyítja, hogy a feleknek nem sikerült a Koppenhága–Birmingham-útvonal tekintetében együttműködési megállapodást kötni.

- 36 Ezzel szemben a jelen ügyben elkövetett jogsértések földrajzi kiterjedésének a Volkswagen-ügyben (az EK [81]. cikk szerinti eljárásról [IV/35.733 – VW] szóló, 1998. január 28-i bizottsági határozat) (HL L 124., 60. o.) elkövetett jogsértések földrajzi kiterjedésével való, a Bizottság általi végzett összehasonlításának nincs jelentősége, mivel az érintett piac meghatározása a két ágazat, azaz a légi közlekedés (első eset), illetve a gépjárművek értékesítése (második eset) nagyon különböző módszereket igényel. Ezenkívül az a körülmény, hogy a Bizottság a Volkswagen ügyben a jogsértést nagyon súlyosnak minősítette, noha csak Olaszország, Németország és Ausztria voltak érintve, a Dánia és az említett három ország mérete közti különbség miatt nem bír jelentőséggel.
- 37 Végül a felperes harmadsorban előadja, hogy a Bizottság – noha az SAS és a Maersk Air által elkövetett jogsértéseket a „különösen súlyos” kategóriába sorolta – a Maersk Air esetében a bírság alapösszegét 14 millió euróban határozta meg. Mivel az iránymutatás a különösen súlyos jogsértések bírságának legkisebb összegét 20 millió euróban határozta meg, a Bizottság magatartása önmagában is ellentmondó, és minden egyes, a megállapodásban részes fél által elkövetett jogsértést súlyosnak kellett volna minősíteni.

– A második részről: jogsértések tényleges hatása

- 38 A felperes előadja, hogy azoknak a jogsértéseknek, amelyeknek részese volt, csak csekély vagy éppen semmilyen hatásuk nem volt a szóban forgó piacokra. A felperes

e tekintetben azt állítja, hogy a felek által végrehajtott valamennyi menetrendváltást komoly gazdasági és kereskedelmi megfontolások igazoltak, így az egyoldalú határozatok ugyanezekhez a változtatásokhoz vezettek volna. Az SAS-nek a Koppenhága–Velence- és a Billund–Frankfurt-útvonalon jelentős veszteségei voltak, a Maersk Air pedig a Stockholm–Koppenhága-útvonalon volt veszteséges.

- 39 A felperes előadja, hogy a Koppenhága–Stockholm-útvonal a tárgyalások során „cserealapként” szolgált, azonban hangsúlyozza, hogy nagyon is érdekelt volt abban, hogy a Maersk Air ezen az útvonalon körülbelül napi négy járattal repüljön, mivel nem volt képes a Stockholm és fő gyűjtő-elosztó csomópontja, Koppenhága közötti teljes forgalmi potenciált nyereségesen kihasználni.
- 40 A felperes előadása szerint semmi nem sugallja azt, hogy az együttműködés kapcsán érintett útvonalakon a viteldíjak aránytalanul növekedtek. Az árra való kihatásokat azonban a jogsértés súlyosságának megfelelő megítélésekor figyelembe kell venni, vagy legalábbis bizonyítani kell a forgalom nagyságára vonatkozó hatásokat. E tekintetben egy tanulmány, amelynek elkészítésével az SAS a Lexecon céget bízta meg, hogy megvizsgálja a megállapodásnak a Bizottság által említett három útvonaltól eltérő, Dániából induló útvonalakra való tényleges hatását, azt mutatja, hogy a megállapodás csak kevéssé járult hozzá az SAS-re nehezedő versenynyomás gyengítéséhez, és csak egészen minimális tényleges hatása volt a viteldíjakra. A Koppenhága és Stockholm, a Koppenhága és Oslo valamint a Stockholm és Oslo közötti útvonalakon 1998 januárjától 2000 márciusáig a repülőjegyek bizonyos kategóriájára alkalmazott viteldíjak összehasonlítása azt mutatja, hogy e három útvonalon, amelyből kettőt nem a Maersk Air üzemeltetett, a viteldíjak hasonlóképpen alakultak.
- 41 A felperes előadja, hogy a Maersk Airrel való együttműködése több szempontból előnyös volt az utasok számára. A vizsgálat óta az SAS és a Maersk Air együttműködésüket az együttműködés „jogszerű” elemeire korlátozták, így a code-

sharingre, a törzsutas programra és a földi kiszolgálásra, valamint a szállással kapcsolatos szolgáltatásokra. Az utasoknak jelentős előnyei származtak az együttműködésből; az előny különösen új útvonalak indításában vagy újraindításában – így például Koppenhágából Athénba, Velencébe, Isztambulba és Kairóba, illetve Billund és Dublin között –, valamint a nagyobb járatsűrűségben és a már meglévő útvonalak közötti jobb összeköttetésben áll.

42 A felperes hangsúlyozza, hogy a felek egyike sem hozott vagy hajtott végre olyan döntést, amely nem állt érdekében. Így a felek 2000 tavaszán, miután nem tudtak megállapodást kötni a Koppenhága–Birmingham-útvonal tekintetében, úgy döntöttek, hogy közvetlenül versenyezni fognak egymással az útvonalon, ahol a Maersk Air a British Airwayszel üzemeltetett közös járatot.

43 Végül a felperes előadja, hogy csak a közös piac egy része volt érintett, még ha a felek piacfelosztási megállapodásukat általánosan fogalmazták is. Egyrészt semmi sem utal arra, hogy a felek a megállapodás nélkül valamely más útvonalakon másként jártak volna el, mint a három különleges útvonalon. Másrészt a Bizottág által megnevezett három útvonalon is elkerülhetetlenek voltak a menetrend-módosítások.

– A harmadik részről: a jogsértések földrajzi kiterjedése

44 A felperes számára a megtámadott határozat (91) preambulumbekzdése szerinti megállapítás, amely szerint „a vonatkozó földrajzi piac az EGT területére és még azon túl is [...] kiterjed”, nem világos és illogikus. A felperes szerint ez a megállapítás ugyanis azzal járna, hogy az érintett földrajzi piacot olyan földrajzi területként

határoznánk meg, amelyen belül a jogsértés hatásai elértek bizonyos mértéket. A felperes megjegyzi, hogy a megtámadott határozat (28) preambulumbekzdésében a Bizottság kifejti, hogy a kiindulási állomás és a célállomás minden kombinációja külön piacnak tekintendő a fogyasztó szempontjából. Az a módszer, amellyel a Bizottság a légiüzleti forgalmat érintő ügyekben rendszerint meghatározza a piacot, egyebekben nem egy adott földrajzi terület, hanem egy ponttól pontig tartó egyenes kapcsolat meghatározásához vezet. A három kérdéses piacon kívül (Koppenhága–Stockholm, Koppenhága–Vence és Billund–Frankfurt) a Bizottság nem határozott meg más piacot, hanem csak az általános kategóriákra hivatkozott, amikor Koppenhágába érkező és Koppenhágából induló, valamint Billundba érkező és Billundból induló nagy-, de meghatározatlan számú járatról ejtett szót. A Bizottság tehát nem határozott meg és nem határolt be háromnál több piacot.

45 Mindenestre a Bizottság nem bizonyította olyan piac fennállását, amelyik az egész EGT területére kiterjed, és nem indokolta azt az állítását, hogy a megállapodás a Dániából érkező és onnan induló valamennyi útvonalat érintette vagy érinthette.

46 Ezt meghaladóan a Bizottság által meghatározott terület több olyan légi útvonalat is magában foglal, amelyeken sem az SAS, sem pedig a Maersk Air nem tevékenykedik, és amelyek nem Dániából indulnak, illetve nem oda érkeznek. A Bizottság e tekintetben sem bizonyította, hogy azok mennyiben érintettek, illetve mennyire lehetnek érintettek.

47 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy a vitatott megállapodás milyen tényleges hatással van a szóban forgó járatok számára, a hatásokat csak meghatározatlanul, és kategóriák szerint említi. A Lexecon tanulmánya arra az eredményre jutott, hogy azokon az útvonalakon, ahol a tevékenységek nem fedték egymást, és amelyeken a Maersk Air csak potenciális versenytársa volt az SAS-nek, a megállapodás igen csekély hatással járt.

- 48 A felperes előadása szerint a „görög kompok”-ügyben a Bizottság megállapította, hogy a közlekedési ügyekben a jogsértések földrajzi kiterjedése a versenyellenes gyakorlat által ténylegesen érintett útvonalakra korlátozódik. A jelen ügyben a megállapodás földrajzi kiterjedésének helytelen megítélése a jogsértés súlyosságának hibás megítéléséhez vezette a Bizottságot.
- 49 Még ha az Elsőfokú Bíróság azon az állásponton lenne is, hogy a „vonatkozó földrajzi piac” fogalom azt a földrajzi területet jelenti, amelyen belül a jogsértés hatást fejt ki, az indokolás nem kielégítő, mivel a megtámadott határozat nem határozza meg, hogy milyen mértékben érvényesül a hatás az „EGT területén és még azon túl is”.
- 50 A felperes szerint a Bizottság ezt meghaladóan a jogsértés földrajzi hatásainak megítélésekor is hibát követett el.
- 51 A felperes szerint a jogsértésnek nem volt olyan nagy hatása, mint azt a Bizottság állítja. A Bizottságnak például figyelembe kellett volna vennie, hogy az SAS-nek és a Maersk Airnek a Koppenhága–Birmingham-útvonalra vonatkozó menetrendjeik összehangolására tett erőfeszítései kudarcra végződtek. Ez a példa mutatja, hogy a piacfelosztási megállapodásnak – az általános szövege ellenére – csak azon útvonalak esetében voltak érzékelhető hatásai, amelyeken a felek ténylegesen versenytársak voltak.

– A negyedik részről: a jogsértésből származó előnyök

- 52 A felperes előadja, hogy az iránymutatás szerint a bíróság alapösszege növelhető oly módon, hogy összege meghaladja a jogsértés eredményeképpen jogellenesen elért nyereséget. A jelen ügyben a Bizottság ezt a rendelkezést alkalmazta, és a felperessel

szemben kiszabott bírság összegét egy, a kartell résztvevőinek tárgyalásai során használt becslés alapján határozta meg, abból kiindulva, hogy a Maersk Airnek a Koppenhága–Stockholm-útvonalról való kivonulása az SAS számára [...] ¹ dán korona (DKK) éves többletbevételt fog jelenteni. A Bizottság vizonválaszában tett állításával ellentétben a megtámadott határozatból egyértelműen kiderül, hogy a Bizottság az SAS jogsértésből származó előnyeit ténylegesen [...] DKK figyelembevételével becsülte meg.

53 A felperes vitatja, hogy a jogsértéssel [...] DKK többletnyereségre tett szert.

54 E tekintetben előadja továbbá, hogy a [...] DKK összeg a Maersk Air képviselőjének a tárgyalásokon tett ötletszerű megjegyzésére vezethető vissza, amelyet az SAS soha nem fogadott el.

55 Ezt az állítást az a tény is cáfolja, hogy a Koppenhága–Stockholm-útvonalon megállapított viteldíjak nem változtak másként, mint a hasonló útvonalakon alkalmazott viteldíjak.

56 Ezt követően a felperes előadja, hogy a Bizottság megítélése, amennyiben csak a Koppenhága–Stockholm-útvonal figyelembevételére korlátozódik, nem veszi figyelembe a légi közlekedés hálózatként működő sajátos természetét. Az egész hálózat figyelembevételének követelménye különösen fontos a Koppenhága–Stockholm-útvonalon, ahol az összüzleti forgalom 60%-a átszálló forgalom.

1 – Törölt bizalmas információ.

- 57 A felperes az állítja, hogy az ezen az útvonalon lévő forgalmi torlódás miatt saját érdeke volt, hogy a Maersk Air a Koppenhága–Stockholm-útvonalon folytassa tevékenységét, mint azt a Maersk Airrel folytatott tárgyalásain 1998 januárjában kifejtette. Abban a viszonylag rövid időszakban, amely a Maersk Air kivonulása óta telt el, az SAS nem volt abban a helyzetben, hogy hálózatát teljes mértékben hozzáigazítsa az új helyzethez, és kapacitáshiánya miatt az SAS forgalmat veszített a versenytárs hálózatok javára.
- 58 Végül a felperes előadja, hogy a [...] DKK egy olyan dokumentumra vezethető vissza, amelynek tekintetében az SAS-nek nem volt lehetősége állást foglalni, és az a körülmény, hogy a Maersk Air képviselőjének állításainak nem mondtak ellent, nem jelenti azt, hogy az SAS elfogadta őket. Az SAS által az ezzel a megbeszéléssel kapcsolatban készített dokumentumok semmilyen, az együttműködési megállapodásból származó többletjövedelmet nem említettek, hanem arra utaltak, hogy előnyös lenne, ha a Maersk Air tovább tudná üzemeltetni a Koppenhága–Stockholm-útvonalat, mert így csúcsidőben enyhíteni lehetne a forgalmi torlódásokat.
- 59 Egyebekben a felperes arra utal, hogy a megtámadott határozatból következően a [...] DKK összeg a Koppenhága–Stockholm- és a Koppenhága–Oslo-útvonalakra vonatkozó feltételezett áremelésen alapult, noha az utóbbi útvonalat a piacfelosztási megállapodás nem is tartalmazta. Ha a Bizottság gondolatmenetét csak a Koppenhága–Stockholm-útvonalra alkalmazzuk, mintegy egymillió utassal számolva, akkor [...] DKK lenne a helyes összeg.

– Az ötödik részről: az érintett forgalom

- 60 A felperes azon az állásponton van, hogy ha az Elsőfokú Bíróság jóváhagyná a Bizottság által választott, az érintett forgalmon alapuló számítási módszert annak ellenére, hogy az iránymutatásban a bíróság számításánál nem említik a forgalmat, a Bizottságnak legalábbis hasonló adatokat kellene összehasonlítania.

- 61 A felperes szerint a Bizottság hibát követett el annyiban, hogy az SAS-csoport konszolidált forgalmát, amelynek összege 4,917 milliárd euró, a Maersk-Air forgalmával hasonlította össze, amely 10,7-szer kevesebb, és nem vette figyelembe, hogy a Maersk Air az A.P. Møller csoporthoz tartozik, amelynek forgalma megközelítőleg kétszer akkora, mint az SAS-csoporté.
- 62 A Bizottság vitatja a felperes előadásainak helyességét, és kéri a kereset elutasítását.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 63 Első jogalapja keretén belül, amely szerint a Bizottság a jogsértéseket helytelenül a „különösen súlyos” kategóriába sorolta, miközben azok csak „súlyosak” voltak, a felperes öt részre osztott, kifogásokból és érvekből álló sorozatot terjeszt elő, e részek noha különbözőek, időnként átfedik egymást, és lényegében a jogsértések Bizottság általi megítélésének megkérdőjelezésére irányulnak, mondván, hogy az túlzott mértékben a jogsértés jellegére összpontosított, és a kérdéses földrajzi piac nagyságát, valamint a jogsértések piacra gyakorolt tényleges hatását nem vette figyelembe, vagy helytelenül ítélte meg. A felperes azon az állásponton van, hogy a jelen ügy tényállása a „görög kompok”-ügy tényállásával hasonlítható össze, és a bíróság számításánál a Bizottság helytelenül vette figyelembe a jogsértésből származó előnyöket, valamint a teljes forgalomra vonatkozó adatokat.

– Előzetes megjegyzések

- 64 Először is meg kell állapítani, hogy a rendelet 12. cikkének (2) bekezdése, valamint a 17. rendelet 15. cikkének (2) bekezdése a bíróság összege meghatározásának tekintetében csak azt mondja ki, hogy a jogsértés súlyát és időtartamát figyelembe kell venni. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ez a rendelkezés a Bizottságnak széles mérlegelési jogkört biztosít a bíróság megállapítása során (az Elsőfokú Bíróság T-229/94. sz., Deutsche Bahn kontra Bizottság ügyben 1997. október 21-én hozott

ítéletének [EBHT 1997., II-1689. o.] 127. pontja), amelynek gyakorlása különösen a verseny területén gyakorolt általános politikájától függ (a Musique Diffusion Française és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 32. pontban hivatkozott ítélet 105. és 109. pontja). A bírságra vonatkozó döntései átláthatóságának és objektivitásának emelése érdekében 1998-ban a Bizottság ilyen körülmények között fogadta el az iránymutatást, amely a magasabb rendű jogforrások figyelembevétele mellett pontosítja azokat a feltételeket, amelyeket a Bizottság mérlegelési jogkörének gyakorlása során alkalmazni kíván; ebből e jogkör önkorlátozása ered (ebben az értelemben lásd az Elsőfokú Bíróság T-214/95. sz., Vlaamse Gewest kontra Bizottság ügyben 1998. április 30-án hozott ítéletének [EBHT 1998., II-717. o.] 89. pontját), mivel a Bizottság köteles tartani magát a saját maga által meghatározott iránymutatásokhoz (az Elsőfokú Bíróság T-380/94. sz., AUIFFASS és AKT kontra Bizottság ügyben 1996. december 12-én hozott ítéletének [EBHT 1996., II-2169. o.] 57. pontja).

65 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (78)–(125) preambulumbekzdése szerint mindkét vállalkozással szemben az EK 81. cikk (1) bekezdésének és az EGT-megállapodás 53. cikkének megsértése miatt szabott ki bírságot. A megtámadott határozat ezen preambulumbekzdéseiből és az iratokból kiderül, hogy a bírságokat a rendelet 12. cikkének (2) bekezdése és a 17. rendelet 15. cikkének (2) bekezdése szerint állapították meg, és hogy a Bizottság – noha a megtámadott határozatban kifejezetten nem történik utalás az iránymutatásra, és az iránymutatás maga csak a 17. rendelet 15. cikkének (2) bekezdése szerint kiszabott bírságokra vonatkozik –, a bírság nagyságát az iránymutatásban meghatározott módszer szerint határozta meg.

66 Ezt követően azt kell vizsgálni, hogy – mint azt a felperes előadja – az iránymutatás túlságosan korlátozza-e a Bizottságnak a bírságok megállapításával kapcsolatos mérlegelési jogkörét.

67 Az iránymutatásban meghatározott módszer szerint a bírság összegének meghatározása olyan szabályozáson alapul, amely egy alapösszeg meghatározásából indul

ki, amelyet a súlyosító körülmények figyelembevétele céljából növelnek, míg az enyhítő körülmények figyelembevétele céljából csökkentenek. Az alapösszeget a jogsértés súlyossága alapján határozzák meg, ehhez az összeghez adott esetben még hozzájön egy további, a jogsértés időtartama alapján meghatározott összeg.

- 68 A jogsértés súlyossága tekintetében az iránymutatás úgy rendelkezik, hogy annak megállapításánál figyelembe kell venni a jogsértés jellegét, a piacra gyakorolt tényleges hatását, ha ez a hatás mérhető, valamint az érintett földrajzi piac méretét (az iránymutatás 1. pontja A szakaszának első bekezdése). E keretek között a jogsértéseket három kategóriába sorolják: az „enyhe jogsértések”, amelyek esetén a bírság valószínű összege 1000 és 1 millió euró között van, a „súlyos jogsértések”, amelyek esetén a bírság valószínű összege 1 millió és 20 millió euró között van, valamint a „különösen súlyos jogsértések”, amelyek esetén a bírság valószínű összege 20 millió euró fölötti (az 1. pont A szakasza második bekezdésének első, második és harmadik francia bekezdése). Ezekben a kategóriákban belül a megállapítandó bírságok skálája lehetővé teszi a az elkövetett jogsértés jellege szerinti differenciálást (az 1. pont A szakaszának harmadik bekezdése). Figyelembe kell még venni, hogy a jogsértők milyen tényleges gazdasági lehetőségekkel rendelkeznek ahhoz, hogy kárt okozzanak más piaci szereplőknek, különösen a fogyasztóknak, és a bírságot olyan nagyságrendű összegben kell megállapítani, amely biztosan kellő elrettentő erővel bír (az 1. pont A szakaszának negyedik bekezdése).

- 69 Az iránymutatások szerint a jogsértések e három meghatározott kategóriájának mindegyikén belül bizonyos esetekben az összegeket súlyozni kell annak figyelembevétele érdekében, hogy az egyes vállalkozások jogsértő magatartása milyen súlyú, és ebből következően milyen tényleges hatást gyakorol a versenyre, különösen, ha az azonos típusú jogsértéseket elkövető vállalkozások mérete között jelentős különbség áll fenn (a továbbiakban: alapösszeg) (az 1. pont A szakaszának hatodik albekezdése).

- 70 Ebből következik, hogy az iránymutatás, amennyiben úgy rendelkezik, hogy a jogsértés megállapításánál figyelembe kell venni a jogsértés jellegét, a piacra gyakorolt tényleges hatását, ha ez a hatás mérhető, valamint az érintett földrajzi piac méretét, illeszkedik mind a rendelet 12. cikke (2) bekezdésében meghatározott jogszabályi keretbe, mind a Bizottságnak a bírságok meghatározásánál rendelkezésre álló, az állandó ítélkezési gyakorlatban elismert mérlegelési mozgástérének a keretébe.
- 71 Ezt követően arra kell utalni, hogy a felperes előadásaival ellentétben az iránymutatás nem írja elő, hogy minden piacfelosztási megállapodást hivatalból „különösen súlyos” jogsértésnek minősítsenek.
- 72 Először is: az iránymutatás 1. pontja A szakaszának első bekezdése kifejezetten előírja, hogy a jogsértés megállapításánál nemcsak a jogsértés jellegét kell figyelembe venni, hanem a piacra gyakorolt tényleges hatását, ha ez a hatás mérhető, valamint az érintett földrajzi piac méretét is.
- 73 Másodsor: az 1. pont A szakasza második bekezdésének harmadik francia bekezdése, amely a „különösen súlyos jogsértéseket” határozza meg közelebbről, nem ír elő merev és előre meghatározott besorolást, hanem csupán azt jelzi, hogy „rendszerint az olyan horizontális korlátozások tartoznak ide, mint az árkartell vagy a piacfelosztó kvóták alkalmazása, vagy más, az egységes piac megfelelő működését veszélyeztető magatartások, például a nemzeti piacokra való széttördelés és a gyakorlatilag monopolhelyzetben lévő vállalkozásoknak az erőfölénnyel való visszaélése”.
- 74 Harmadsor: az 1. pont A szakasza negyedik–hatodik bekezdése szerint a bírság összegének megállapításkor egy sor további tényezőt kell figyelembe venni (a jogsértőknek a tényleges károkozásra való tényleges gazdasági lehetőségei, a bírság elrettentő ereje, az egyes vállalkozások jogsértő magatartásának súlya és ebből adódó tényleges hatása).

- 75 Ebből következik, hogy az iránymutatás nem korlátozza túlzott és jogellenes módon a Bizottságnak a bírságok meghatározásakor rendelkezésére álló mérlegelési jogkörét, inkább olyan eszköznek tekintendő, amely révén a vállalkozások pontosabb képet kaphatnak a Bizottság által a bírságról szóló határozatok átláthatóságának és objektivitásának biztosítása érdekében követni kívánt versenypolitikáról (ebben az értelemben lásd az Elsőfokú Bíróság T-236/01., T-239/01., T-244/01–T-246/01., T-251/01. és T-252/01. sz., Tokai Carbon és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2004. április 29-én hozott ítéletének [EBHT 2004., II-1181. o., a továbbiakban: „grafitelektrodák”-ítélet] 157. pontját). Ezenkívül arra kell felhívni a figyelmet, hogy a közösségi bíróság számtalan esetben megerősítette a bírságok megállapításának az iránymutatásban előírt módszerét (lásd különösen az Elsőfokú Bíróság T-23/99. sz., LR AF 1998 kontra Bizottság ügyben 2002. március 20-án hozott ítéletét [EBHT 2002., II-1705. o.], a T-213/00. sz., CMA CGM és társai kontra Bizottság ügyben 2003. március 19-én hozott ítéletét [EBHT 2003., II-913. o.], a „grafitelektrodák”-ítéletet és a T-224/00. sz., Archer Daniels Midland és Archer Daniels Midland Ingredients kontra Bizottság ügyben 2003. július 9-én hozott ítéletet [EBHT 2003., II-2597. o., a továbbiakban: „lizin”-ítélet]).
- 76 Mindenesetre meg kell állapítani, hogy a felperes azon kifogása, miszerint a Bizottság megelégedett egy pusztán formális megközelítéssel, amikor csak a jogsértés jellegét vette figyelembe, a megtámadott határozat helytelen értelmezésén alapul.
- 77 A jogsértés súlyosságának vizsgálata ugyanis a megtámadott határozat (87) preambulumbekkezdésében kezdődik, amelynek értelmében „a jogsértés súlyosságának megállapítása során a Bizottság a jogsértés jellegét, az érintett földrajzi piac méretét és a piacra gyakorolt tényleges hatását [veszi figyelembe]”. Ezt követi a megtámadott határozat három „szakasza”, amelyekben a „jogsértés jellegét” ((88) és (89) preambulumbekkezdés), az „érintett földrajzi piac méretét” ((90) és (91) preambulumbekkezdés) és a „jogsértés piacra gyakorolt tényleges hatását” ((92)–(95) preambulumbekkezdés) vizsgálják. Egy negyedik szakaszban a Bizottság végül megvizsgálja a kartellben részes feleknek a jogsértés súlyosságára vonatkozó különböző érveit ((96)–(101) preambulumbekkezdés).

- 78 Ebből következik, hogy a felperes azon kifogását, amely szerint a jogsértések vizsgálata csak formális jellegű volt, és a jogsértés jellegére korlátozódott, el kell utasítani.
- 79 Ezt követően azt kell vizsgálni, hogy – figyelembe véve a három feltételt, vagyis a jogsértés jellegét, az érintett földrajzi piac méretét és a jogsértés piacra gyakorolt tényleges hatását – a Bizottságnak a jogsértés súlyosságára vonatkozó mérlegelése nyilvánvalóan hibás-e.

– A jogsértés jellegéről

- 80 A jogsértés jellegét illetően utalni kell arra, hogy a felek a megtámadott határozat 1. cikke értelmében megsértették az EK 81. cikkét és az EGT-megállapodás 53. cikkét, amikor egyésszt általános piacfelosztási megállapodást kötöttek, amelynek értelmében az SAS nem repül a Maersk Air által Jutlandról indított útvonalakon, és a Maersk Air nem indít járatokat az SAS által üzemeltetett, vagy üzemeltetni kívánt, Koppenhágából induló útvonalakon, továbbá egy, a belföldi útvonalak felosztásának fenntartására irányuló megállapodást, másrészt pedig egyedi nemzetközi útvonalakra vonatkozó különleges piacfelosztási megállapodást kötöttek, különösen arról a megállapodásról van szó, amelynek értelmében a Maersk Air nem repül többé Koppenhága és Stockholm között, és ellentételezést kap a kivonulásért, az ellentételezésként kötött megállapodásról, amelynek értelmében a Maersk Airnek a Koppenhága–Stockholm-útvonalról való kivonulásáért ellentételezéseként az SAS leállítja a Koppenhága és Velence közötti járatát, valamint arról a megállapodásról, amelynek értelmében az SAS leállítja járatait a Billund–Frankfurt-útvonalon.
- 81 Ezek a tények nem vitatottak, mivel a felek a közigazgatási eljárás során elismerték őket, és a felperes keresetében kifejezetten utalt arra, hogy nem vitatja a megtámadott határozatban megállapított jogsértéseket.

82 Ezen jogalap első részében, amellyel azt kellene bizonyítani, hogy a megállapított jogsértéseket „súlyosnak”, nem pedig „különösen súlyosnak” kellett volna minősíteni, a felperes lényegében azt rója fel a Bizottságnak, hogy formai megközelítést választott, amikor csak a jogsértés jellegét vette figyelembe, miközben a Bizottság gyakorlatából (a „lizin”-, a „hegesztés nélküli acélcsövek”- és a „távhővezetékek”-ügy) és az ítélkezési gyakorlatból az következik, hogy a piacfelosztásra vonatkozó jogsértések közül csak azokat minősítették „különösen súlyosnak”, amelyek a teljes közös piacot vagy legalábbis annak egy igen jelentős részét érintették, és a versenynek ténylegesen jelentős hátrányt okoztak. Az iránymutatás ugyan a piacfelosztásra irányuló megállapodásokat a „különösen súlyos” jogsértések között említi, azonban csak a nagyméretű és hosszabb ideig tartó kartellekre utal. A felperes a Bizottságnak a „cement”-, a „karton”- és a „tartógerenda”-ügyben hozott határozataira hivatkozik.

83 Meg kell állapítani ebben az összefüggésben, hogy „a jogsértés súlyosságának megítélése során a bírság megállapítása végett különösen a versenykorlátozások jellegét, a résztvevő vállalkozások számát és jelentőségét, az általuk a közösségben ellenőrzött piaci részesedést, valamint a jogsértés elkövetésekor fennálló piaci helyzetet kell figyelembe venni” (a Bíróság 41/69. sz., ACF Chemiefarma kontra Bizottság ügyben 1970. július 15-én hozott ítéletének [EBHT 1970., 661. o.] 176. pontja). Az állandósult ítélkezési gyakorlat csupán azt mondja ki a továbbiakban, hogy „a súlyosság megítélése során különösen a versenykorlátozások jellegét kell figyelembe venni” (az Elsőfokú Bíróság T-213/95. és T-18/96. sz., SCK és FNK kontra Bizottság ügyben 1997. október 22-én hozott ítéletének [EBHT 1997., II-1739. o.] 246. pontja és a „lizin”-ítélet 117. pontja). Az Elsőfokú Bíróság a T-203/01. sz., Michelin kontra Bizottság ügyben 2003. szeptember 30-án hozott ítéletének (EBHT 2003., II-4071. o.) 258. és 259. pontjában úgy határozott, hogy a jogsértés súlyosságát a visszaélészerűen elkövetett magatartás jellege és célja alapján lehet megállapítani, és kifejtette, hogy „az állandó ítélkezési gyakorlat szerint (az Elsőfokú Bíróság T-141/94. sz., Thyssen Stahl kontra Bizottság ügyben 1999. március 11-én hozott ítéletének [EBHT 1999., II-347. o.] 636. pontja és a T-45/98. és T-47/98. sz., Krupp Thyssen Stainless és Acciai speciali Terni kontra Bizottság ügyben 2001. december 13-án hozott ítéletének [EBHT 2001., II-3757. o.] 199. pontja) azok a szempontok, amelyek valamely magatartás tárgyát érintik, a bírság összegének megállapítása során nagyobb jelentőségűek lehetnek, mint azok a szempontok, amelyek a magatartás hatását érintik”.

- 84 Így tehát még ha érintett földrajzi piac méretét és, amennyiben az mérhető, a piacra gyakorolt tényleges hatást figyelembe kell is venni, a jogsértés jellege fontos tényező a jogsértés súlyosságának megállapításakor.
- 85 Ami pedig különösen azokat a kartelleket érinti, amelyek, mint a jelen ügyben is, piacfelosztásra irányulnak, először is emlékeztetni kell arra, hogy az iránymutatás szerint a „különösen súlyos jogsértések” közé rendszerint az olyan horizontális korlátozások tartoznak, mint az árkartell vagy a piacfelosztó kvóták alkalmazása, illetve más, az egységes piac megfelelő működését veszélyeztető magatartások, és hogy az EK 81. cikk (1) bekezdésének c) pontjában a piacok felosztására irányuló megállapodás szintén említésre kerül azon megállapodásokra való példák között, amelyeket kifejezetten összeegyeztethetetlennek minősítenek a közös piaccal. A verseny súlyos megzavarásán kívül, amely ezen kartellek velejárója, a piac elszigetelését is okozzák azzal, hogy a feleket az egyes, gyakran államhatárok által lehatárolt piacok tiszteletben tartására kötelezi, és így ellentétesek az EK-Szerződés fő céljával, vagyis a közös piac egységesítésével. Ezt meghaladóan az ilyen jellegű jogsértéseket, különösen ha horizontális kartellekről van szó, az ítélkezési gyakorlat „különösen súlyosnak” vagy „nyilvánvaló jogsértésnek” minősíti (az Elsőfokú Bíróság T-148/89. sz., Tréfilunion kontra Bizottság ügyben 1995. április 6-án hozott ítéletének [EBHT 1995., II-1063. o.] 109. pontja és a T-374/94., T-375/94., T-384/94. és T-388/94. sz., European Night Services és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1998. szeptember 15-én hozott ítéletének [EBHT 1998., II-3141. o.] 136. pontja). Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint azonban a Bizottságnak a jogsértés súlyosságának megítélésénél nemcsak az adott eset egyedi körülményeit, hanem a jogsértés összefüggéseit is figyelembe kell vennie, és biztosítania kell, hogy eljárása – különösen az ilyen jogsértések vonatkozásában, amelyek a Közösség céljainak megvalósítását jelentős mértékben hátráltatják – kellő elrettentő erővel bírjon (lásd a Musique Diffusion Française és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 32. pontban hivatkozott ítélet 106. pontját).
- 86 A felperes arra vonatkozó kifogását, hogy a kérdéses jogsértéseket „súlyosnak” kellett volna minősíteni, mivel csak azokat a jogsértéseket lehet „különösen súlyosnak” minősíteni, amelyek az egész közös piacot érintik, és hosszabb ideig tartanak, el kell utasítani.

- 87 A kifogás egyrészt jogi értelemben megalapozatlan. A jogsértés időtartama ugyanis nem olyan körülmény, amelynek alapján meg lehet ítélni annak súlyosságát, hanem a jogsértés súlyossága mellett a bíróság összegének megállapításánál mind a rendelet 12. cikkének (2) bekezdése, mind az iránymutatás szerint előírt másik tényező. A földrajzi kiterjedés tekintetében az a körülmény, hogy az iránymutatás a „különösen súlyos” jogsértések példálózó felsorolása során csak olyan jogsértésekre utal, amelyek ténylegesen érintik a legtöbb tagállamot, nem értelmezhető úgy, hogy csak az ilyen földrajzi kiterjedésű jogsértések minősíthetők különösen súlyosnak. Ezt meghaladóan, még akkor is, ha a legtöbb, „nagyon súlyos” jogsértésre vonatkozó határozat vagy ítélezési gyakorlat földrajzilag nagyon nagy kiterjedésű jogsértést érintett, sem a Szerződés, sem a rendelet, sem az iránymutatás vagy az ítélezési gyakorlat nem teszi lehetővé azt a következtetést, hogy csak ezek minősíthetők „különösen súlyosnak”. Épp ellenkezőleg: az ítélezési gyakorlat – mint fent említésre került – a jogsértés súlyosságának meghatározásánál és a bíróság összegének megállapításánál elismeri a Bizottság több szemponton alapuló széles mérlegelési jogkörét, amely nem egy, a figyelembe veendő körülmények kötelező vagy kimerítő listájából következik. Ezenkívül az állandó ítélezési gyakorlat szerint a Bizottság határozathozatali gyakorlata önmagában nem képez a versenyügyekben kiszabott bírságokra vonatkozó jogi hátteret (lásd különösen az Elsőfokú Bíróság T-67/01. sz., JCB Service kontra Bizottság ügyben 2004. január 31-én hozott ítéletének [EBHT 2004., II-49. o.] 188. pontját).
- 88 Mindenesetre meg kell állapítani, hogy bizonyos jogsértéseket „különösen súlyosnak” minősítettek, noha nem voltak a felperes szerinti értelemben „nagyon kiterjedtek”. Így a Volkswagen-ügyben hozott határozat – az e határozat elleni megsemmisítés iránti kérelmet az Elsőfokú Bíróság elutasította (az Elsőfokú Bíróság T-62/98. sz., Volkswagen kontra Bizottság ügyben 2000. június 6-án hozott ítélete [EBHT 2000., II-2707. o.]), ám fellebbezés keretében a Bíróság a C-338/00. P. sz., Volkswagen kontra Bizottság ügyben 2003. szeptember 18-án hozott ítéletével [EBHT 2003., I-9189. o.] helyben hagyta a határozatot – a szóban forgó jogsértést „különösen súlyosnak” minősítette, noha csak Olaszország, Németország és Ausztria volt érintve. A T-368/00. sz., General Motors Nederland és Opel Nederland kontra Bizottság ügyben 2003. október 21-én hozott ítéletében (EBHT 2003., II-4491. o.) az Elsőfokú Bíróság szintén megerősítette azt az értékelést, amellyel a Bizottság az Opel márkájú új gépjárművek holland piacon történő értékesítésére vonatkozó jogsértést „különösen súlyosnak” minősítette.

- 89 Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy egyetlen tagállam területe, sőt annak egy kis része is képezheti a közös piacnak az EK 82. cikk értelmében vett jelentős részét (lásd különösen a Bíróság 40/73–48/73., 50/73., 54/73–56/73., 111/73., 113/73. és 114/73. sz., Suiker Unie és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 1975. december 16-án hozott ítéletének [EBHT 1975., 1663. o.] 371–375. pontját és a C-179/90. sz., Merci convenzionali porto di Genova ügyben 1991. december 10-én hozott ítéletének [EBHT 1991., I-5889. o.] 15. pontját, valamint az Elsőfokú Bíróság T-219/99. sz., British Airways kontra Bizottság ügyben 2003. december 17-én hozott ítéletének [EBHT 2003., II-5917. o.] 74–117. pontját).
- 90 Másrészt a kifogás ténylegesen is megalapozatlan, mivel a megtámadott határozatban megállapított jogsértések, a felperes állításával ellentétben, nem kizárólag Dániát érintik. A megtámadott határozat (91) preambulumbekzdése értelmében ugyanis az érintett földrajzi piac az egész EGT területére, valamint azon túl is kiterjed. A megtámadott határozatban megállapításra került, hogy a kartell résztvevői az egyes nemzetközi útvonalakra vonatkozó különleges piacfelosztási megállapodásokon kívül egy általános piacfelosztási megállapodást is kötöttek, amelynek értelmében az SAS nem repül a Maersk Air által Jutlandról indított útvonalakon, és a Maersk Air nem indít járatokat az SAS által üzemeltetett, vagy üzemeltetni kívánt, Koppenhágából induló útvonalakon. Az érintett piac földrajzi mérete megítélésének helyességére vonatkozó kérdés fenntartása mellett az érintett földrajzi piac mérete ezért kiterjed az EGT területére és azon túl is, akkor is, ha a megállapodás csak a Dániából induló és oda érkező járatokat érinti.
- 91 Ebből következik, hogy azt a kifogást, amely szerint a jogsértéseket, a jellegüket tekintve, nem „különösen súlyosnak” kellett volna minősíteni, el kell utasítani.

– Az érintett földrajzi piac méretéről

- 92 Az érintett földrajzi piac méretére vonatkozó szempontot illetően a felperes lényegében azt adja elő, hogy a Bizottság helytelenül ítélte meg a jogsértések földrajzi hatásait, és a három külön megjelölt útvonalon kívül nem nevezett meg más érintett piacot.

- 93 Először kell utalni arra, hogy ez a kifogás a jogsértés súlyosságának feltételezett helytelen megítélésére alapozott jogalaphoz tartozik, és nem képez olyan jogalapot, amellyel a felperes magának a jogsértésnek a fennállását vitatná. A kereset célja – mint azt a felperes kifejezetten hangsúlyozta – nem a jogsértések fennállásának megkérdőjelezése; a megtámadott határozat 1. cikke értelmében – a határozat megsemmisítését a felperes nem kérte – e jogsértések a három meghatározott útvonalra (Koppenhága–Stockholm, Koppenhága–Velence és Billund–Frankfurt) vonatkozó megállapodás megkötésében, egy általános piacfelosztási megállapodás megkötésében, amelynek értelmében az SAS nem repül a Maersk Air által Jutlandról indított útvonalakon, és a Maersk Air nem indít járatokat az SAS által üzemeltetett, vagy üzemeltetni kívánt, Koppenhágából induló útvonalakon, valamint egy, a belföldi útvonalak felosztásának fenntartására irányuló megállapodásból álltak.
- 94 Ezen keretek között kell a kifogást vizsgálni, amelyet úgy kell érteni, hogy csak az általános megállapodás földrajzi kiterjedésének a jogsértés súlyossága megítélésének keretein belüli meghatározására vonatkozik.
- 95 A Bizottság a megtámadott határozat (90) preambulumbekzdésében „Az érintett földrajzi piac mérete” cím alatt kifejtette, hogy a három, Dániából induló és oda érkező járat leállítása (Koppenhága–Stockholm, Koppenhága–Velence és Billund–Frankfurt) a piacfelosztásnak csak a látható része volt, és hogy az általános piacfelosztási megállapodás a Dániából induló és oda érkező valamennyi útvonal tekintetében (más tagállamokból vagy tagállamokba, az EGT tagállamaiból vagy azokba, valamint a világ többi államából vagy azokba) megakadályozta a versenyt, amely egyébként létrejöhetett volna. Az SAS, amely Skandinávia legnagyobb légitársasága, így biztos lehetett, hogy a Maersk Air, a Dániából induló vagy oda érkező járatok tekintetében az SAS legfőbb dán versenytársa, nem repül olyan útvonalon, amelyet az SAS Koppenhágából üzemeltet, illetve más útvonalakon sem, amelyeket ugyan nem üzemeltet, de amelyeket esetleg üzemeltetni kíván. Ellentételezéseként a Maersk Air biztosította, hogy az SAS a Billundból – Dánia második legfontosabb repülőteréről – induló és oda érkező útvonalain nem fog versenytársként fellépni.

- 96 Hasonlóképpen a Bizottság a megtámadott határozat (98) preambulumbekkezdésében kifejtette: „Amennyiben biztosították, hogy a Maersk Air nem versenyez az SAS-szal a Koppenhágából induló [és]/[vagy] oda érkező útvonalakon, és az SAS nem versenyez a Maersk Airrel a Billundból induló [és]/[vagy] oda érkező útvonalakon, az SAS és a Maersk Air horizontális piacfelosztási megállapodásai a Dániából induló[és]/[vagy] oda érkező számos útvonalon korlátozták a versenyt, közöttük Dánia és a többi tagállam, Dánia és az EGT-államok valamint Dánia és a világ többi része közötti útvonalakon. Mivel az SAS és a Maersk Air esetén pedig az ország két legfontosabb légitársaságáról, Koppenhága és Billund esetén pedig az ország két legnagyobb repülőteréről van szó, a piacfelosztás hatásai –a »görög kompok«-ügytől eltérően – az egész EGT területén, valamint azon túl is érezhetőek.” Mint azt a megtámadott határozat (1) preambulumbekkezdésében jelzik, az SAS, amelyik a Star Alliance-hoz tartozik, 105 menetrend szerinti célállomásra repül, ebből 40 Skandináviában, 56 Európa egyéb részein, 9 pedig Európán kívül található.
- 97 Ebből következik, hogy a felperes kifogása – még ha igaz is, hogy a megállapodások nem érintették az EGT teljes légi közlekedését – a megtámadott határozat helytelen értelmezésén alapul, mivel a Bizottság a határozat (91) preambulumbekkezdésében – jogosan – arra a végeredményre jutott, hogy a jogsértések az egész EGT területére, sőt még azon kívül is hatással voltak.
- 98 A felperes egyetlen érve sem tudja e megítélés helyességét megkérdőjelezni.
- 99 Mindenekelőtt, mint a Bizottság helytállóan megjegyezte, a „vonatkozó földrajzi piac” kifejezés az „érintett földrajzi piac” kifejezés szinonimájaként értelmezendő, amely kifejezésre az iránymutatás 1. pontjának A szakasza, valamint a megtámadott határozat (90) és (91) preambulumbekkezdése hivatkozik. A felperes – meglehetősen homályos – érvelése abból áll, hogy a Bizottságnak felrója, hogy a „vonatkozó földrajzi piac”-on azt a földrajzi területet értette, amelyen belül a jogsértés hatásai bizonyos mértéket elértek. Ez az érvelés nyilvánvalóan megalapozatlan, mivel az

iránymutatás 1. pontjának A szakasza szerint a jogsértés megállapításánál az érintett piac földrajzi méretét is figyelembe kell venni. A Bizottság nem köteles pontosan meghatározni, hogy melyek az érintett piacok, hanem csak azt kell megítélnie, hogy az érintett piacnak vagy piacoknak mekkora a földrajzi kiterjedése. Ezenkívül a Bizottság még a jogsértés megállapítása során sem köteles az érintett piacok pontos meghatározására, ha a megállapodások, mint a jelen esetben, egyértelműen a verseny korlátozását célozzák.

100 A felperes arra vonatkozó érvét, hogy a Bizottság – amikor az érintett piac meghatározásához a „kiindulási állomás/célállomás” módszert alkalmazta – a külön megállapodásokban említett három piacon kívül nem határozott más piacokat, nyilvánvalóan el kell utasítani.

101 Egyrészt a Bizottság, mint az korábban megállapításra került, az iránymutatás 1. pontjának A szakasza értelmében nem köteles az érintett piac pontos meghatározására.

102 Másrészt ezen más piacok meghatározása jogilag kielégítően kitűnik a megtámadott határozatból. Mivel ugyanis az általános megállapodás arra irányult, hogy a Dániából induló és oda érkező valamennyi útvonal tekintetében kölcsönösen kizárja a kartellben részt vevő két vállalkozás lehetséges versenyét, nyilvánvaló, hogy a „más érintett piacok” a Dániára vonatkozó „kiindulási állomás/célállomás” várospárokat jelentették. Így általánosságban minden, a felek által működtetett vagy – az általános piacfelosztási megállapodás szóhasználatával élve – a Koppenhágából induló vagy oda érkező, illetve Jutlandról induló vagy oda érkező működtetni kívánt célállomást érintve volt. Ezért a Bizottság helyes következtetésre jutott, amikor a megtámadott határozat (43) preambulumbekkezdésében – miután bizonyította, hogy az általános piacfelosztási megállapodás célja a kartell résztvevői közötti potenciális verseny teljes megszüntetése volt – megállapította, hogy „az együttműködés sok, de meg-

határozatlan számú, Koppenhágából induló vagy oda érkező, illetve Billundból induló vagy oda érkező nemzetközi és belföldi menetrend szerinti járatra vonatkozó O/D piacot érint”.

- 103 Ezenkívül az Elsőfokú Bíróság megjegyzi, hogy a kartell résztvevői a megtámadott határozat (27) preambulumbekzdése szerint az 1999. március 8-i bejelentésben maguk állították, hogy „az érintett piac tekintetében az EGT-piacon való menetrendszerű személyszállítás nyújtásáról van szó”, és hogy „nem lenne lehetséges az egyes útvonalakat vagy útvonalcsoportokat elkülöníteni egymástól, és külön kezelni őket, mivel az együttműködés gazdasági szempontból egységes egészet képez”.
- 104 Végül meg kell állapítani, hogy – mint az az előző megfontolásokból is kitűnik – a felperes előadásaival ellentétben a megtámadott határozat teljes mértékben eleget tesz az EK 253. cikkben meghatározott, indokolásra vonatkozó követelményeknek.
- 105 Ebből következik, hogy a felperesnek az érintett földrajzi piac méretére vonatkozó érveit el kell utasítani.

– A piacra gyakorolt hatásról

- 106 A felperes lényegében azt adja elő, hogy a jogsértések csak korlátozott tényleges hatást gyakoroltak a piacra, vagy nem is gyakoroltak hatást.

- 107 E tekintetben először azt az általános, pontosabban nem kidolgozott érvet kell elutasítani, amely szerint a megállapodások nem fejtettek ki hatást, mivel minden változtatást, amelyet a kartell résztvevői menetrendjükben végrehajtottak, komoly gazdasági és kereskedelmi megfontolások igazoltak. Itt ugyanis csupán egy nem igazolt feltételezésről van szó, amely ezért nem kérdőjelezheti meg azokat az állításokat, amelyeket az önmagukban nem vitatott jogsértések következményei tekintetében tettek a megtámadott határozatban.
- 108 Ezt követően egyrészt a három különös megállapodás, másrészt az általános megállapodás tekintetében tett különböző érveket kell megvizsgálni.
- 109 Ami azt a három útvonalat érinti, amelyet a felek a másik fél javára megszüntettek (Koppenhága–Velence és Billund–Frankfurt az SAS oldaláról és Stockholm–Koppenhága a Maersk Air oldaláról), a felperes azon érve, hogy a megállapodás megkötését megelőzően minden félnek veszteségei voltak, még ha bizonyított lenne is, nem helytálló. Egyrészt a felek a veszteségekre tekintet nélkül szükségesnek vagy legalábbis jobbnak tartották olyan megállapodások megkötését, amelyekkel e három járat megszüntetésére kötelezték magukat. Hogy ezektől az útvonalaktól akkor is visszavonultak volna, ha nem kötik meg a megállapodásokat, tisztán elméleti kérdés, mivel a kartell résztvevői lemondtak az útvonalakról való visszavonulás szabadságáról. Másrészt csupán az a tény, hogy valamely légitársaságnál bizonyos időpontban egy útvonalon veszteségek keletkeztek, nem jelenti szükségszerűen, hogy előnyös lenne számára az útvonal megszüntetése, már csak az adott útvonalnak az általa üzemeltetett teljes hálózat szempontjából való fontossága miatt is. Ezenkívül kevésbé valószínű, hogy minden légitársaság az összes útvonalon mindig nyereséges. A felperes mindenesetre nem bizonyította, hogy a kartell résztvevői saját, az adott időpontban elvégzett elemzéseiken alapuló gazdasági megfontolásaik alapján a kérdéses útvonal megszüntetéses mellett döntöttek volna. A felperes által nem vitatott (66) preambulumbekendésből sokkal inkább az következik, hogy a Maersk Air megállapodott az SAS-szel abban – anélkül, hogy az 1998/99-es téli szezont követően alapos gazdasági értékelést végzett volna az útvonal működéséről –, hogy kivonul a Koppenhága–Stockholm-útvonalról.

- 110 Ami a Koppenhága–Stockholm-útvonalat érintő megállapodást illeti, arra kell felhívni a figyelmet, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (92)–(94) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a Maersk Air 1999. március 27-én megszüntette ezt az útvonalat, a (93) preambulumbekzdésben pedig megállapította, hogy a Koppenhága–Stockholm-útvonal az utasok és a járatok számát tekintve az egyik legfontosabb útvonal a Közösségen belül, és hogy az SAS ezen az útvonalon piaci részesedését a megállapodás hatálybalépését megelőző évben elért [...]%-ról becslések szerint [...]%-ra emelte 2000 májusától. A megtámadott határozat (46) preambulumbekzdéséből az is kiténik, hogy a Maersk Air megszüntette a Finnairrel kötött code-sharing megállapodást (e társaság szintén repült ezen az útvonalon), és a Finnair ennek következtében 2000 májusában kivonult erről az útvonalról, csakúgy, mint az Alitaliával és a Swissairrel kötött code-sharing megállapodást (e társaságok nem repültek ezen az útvonalon). Ezeket a tényeket a felperes nem vitatta. Ezért nyilvánvaló, hogy a megállapodásnak nagyon jelentős hatása volt a piacra, úgy az utasokra, mint a felperesre és a versenytárs légitársaságokra.
- 111 A felperes e tekintetben azt adja elő, hogy érdekében állt az, hogy a Maersk Air ezen az útvonalon a továbbiakban napi négy járattal repüljön, mivel egyedül nem volt képes nyereségesen kihasználni a Stockolm és a koppenhágai fő gyűjtő-elosztó csomópontja (hub) közötti teljes forgalmi potenciált.
- 112 Ezt az érvet nyilvánvalóan el kell utasítani.
- 113 Először is: a felperes – mint már említésre került – a Maersk Air kivonulásából nyereségre tett szert, különösen azért, mert piaci részesedése a Maersk Air kivonulásával lényegesen növekedett.
- 114 Másodszor: ez a jelentős emelkedés azt mutatja, hogy a felperes feltételezett kapacitásproblémái ellenére is abban a helyzetben volt, hogy kielégítse a meg-növekedett igényeket.

- 115 Harmadszor: a Bizottság a megtámadott határozat (67) preambulumbekzdésében megállapította, hogy a kartellben részt vevő felek maguk is azon a véleményen voltak, hogy a Maersk Air kivonulása az SAS számára jelentős árbevétel növekedéssel jár majd, és közelebbről a megtámadott határozat (94) preambulumbekzdésében a következőket fejtette ki: „a tárgyalási szakaszban azt a tényt, hogy a Maersk Air Stockholmot és Oslót »kikapcsolja«, a felek – az ismert utaslétszámra és a 100 DKK-s áremelés lehetőségére tekintettel – úgy értékelték, hogy abból az SAS számára körülbelül [...] DKK (körülbelül [...] euró) éves árbevétel-növekedés keletkezik majd”. Ezt meghaladóan a Bizottság ellenkérelmében előadta, hogy az SAS az 1998-as 27 millió svéd koronás (SEK) veszteségről 2000-re 156 millió SEK nyereséget ért el; a felperes nem vitatta e számok helyességét.
- 116 Negyedszer: még ha a felperesnek érdeke fűződött volna is ahhoz, hogy a Maersk Air továbbra is üzemeltesse az útvonalat, nem tudott magyarázattal szolgálni arra, hogy miért tartotta mégis szükségesnek a Maersk Air visszavonulására irányuló megállapodás megkötését. Ez annál is inkább így van, mert az iratokból, különösen a megtámadott határozat (49)–(51) preambulumbekzdéséből az tűnik ki, hogy a Koppenhága–Stockholm-útvonal állt a piacfelosztásról szóló megállapodás közép-pontjában, a másik két útvonalra vonatkozó kivonulásról szóló megállapodásnak pontosan az volt a célja, hogy egyenértékű kiegyenlítést adjanak; a felperes ezenkívül előadta, hogy a kartell egyik résztvevője sem hozott vagy hajtott végre olyan döntést, amely nem állt érdekében. Az, hogy a felperes számára előnyösebb volt, hogy a Maersk Air folytassa tevékenységét az adott útvonalon, mindenesetre csak azt igazolja – feltételezve ezen állítás igazságát –, hogy a megállapodásnak tényleges hatása volt a piacra, és lényegtelen, hogy ez a helyzet a felperes számára kedvező vagy kedvezőtlen következményekkel járt. Ha a felperes érvelését követjük, a megállapodásnak az útvonalon fennálló kapacitásproblémái miatt az lett volna a következménye, hogy néhány utast megfosztottak volna stockholmi „hub” elérésétől.
- 117 Ami a Koppenhága–Velenca- és a Billund–Frankfurt-útvonalra vonatkozó különös megállapodásokat illeti, a Bizottság a megtámadott határozat (92) preambulumbekzdésében megállapította, hogy az SAS ezen a két útvonalon a Maersk Air Koppenhága–Stockholm-útvonalról történő kivonulásának ellentételezéseként állí-

totta le járatait. Ezek a tények nem vitatottak, és az következik belőlük, hogy a megállapodások következményeként a valódi verseny teljesen megszűnt e két piacon. Másrészt meg kell állapítani, hogy a felperes nem terjesztett elő semmilyen érvet annak alátámasztására, hogy a megállapodásoknak ennek ellenére nem volt érzékelhető hatásuk a piacra. Éppen ellenkezőleg, a felperes arra vonatkozó állítása, hogy a kartell résztvevőinek együttműködése a megállapodás vizsgálata óta annak jogszerű részeire korlátozódik, és hogy az utasok számára ez különösen a Koppenhága és Velence közti útvonal megindításában vagy újraindításában megmutakozó előnyökkel járt, csak azt igazolja, hogy a megtámadott megállapodások hatással voltak a piacra.

118 Ebből következik, hogy a felperes arra vonatkozó érveit, amelyekkel azt az állítást kívánta alátámasztani, hogy a három különös útvonalra vonatkozó megállapodásnak csak csekély hatása volt a piacra, el kell utasítani.

119 Az általános piacfelosztó megállapodás tekintetében meg jegyezni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (41)–(43), (62), (69), (72) és (90) preambulumbekkezdésében megállapította, hogy miután a Maersk Air megállapodott az SAS-sal abban, hogy Koppenhágából csak akkor indít új járatokat, ha az SAS ehhez hozzájárul, ez a megállapodás a Koppenhágából induló és oda érkező összes útvonalat érintette, és mivel az SAS elfogadta azt, hogy nem repül azokon az útvonalakon, amelyeket a Maersk Air már Jütlandról üzemeltet, a megállapodás ezeket az útvonalakat is érintette. Ezt meghaladóan a Bizottság megállapította egyrészt, hogy a felek megállapodtak abban, hogy tiszteletben tartják a belföldi útvonalak felosztását, másrészt hogy külön légiszállítási szolgáltatásokra vonatkozó piac létezett Koppenhága és Borholm között. A (72) preambulumbekkezdésben a Bizottság kifejtette, hogy a három különös megállapodás, valamint az általános piacfelosztási megállapodás egyértelműen versenyellenes célt követett, és hogy e megállapodások a verseny jelentős korlátozását jelentették, majd a Bizottság nyilvánvalóvá tette, hogy a hatások ugyan nem voltak mindenhol egyformák, mivel az elsőnek említett megállapodások a tényleges versenyt befolyásolták hátrányosan, miközben az általános megállapodás a kartell résztvevői közötti potenciális versenyt korlátozta, mivel mindegyik fél kötelezte magát arra, hogy egyetlen útvonalon sem repül a másik fél által lefoglalt repülőterekről. A Bizottság hozzátette, hogy a korlátozás olyan összefüggésben

merült fel, ahol az SAS a Dániából induló és oda érkező járatok legfontosabb üzemeltetője, míg a Maersk Air az SAS legjelentősebb dán versenytársa volt, valamint hogy a Dániából induló és oda érkező légi közlekedés nagy része szempontjából a megállapodással érintett két repülőtér közül az egyik kiindulási vagy célállomásként szolgált, és hogy Koppenhága az SAS három gyűjtő-elosztó csomópontjának egyike volt, miközben a Maersk Air főként Koppenhága és Billund repülőtereiről üzemeltette járatait.

- 120 Vitathatatlan, hogy ezek a szempontok elegendőek annak megállapítására, hogy az általános megállapodás hatást gyakorolt a piacra. A felperes elismerte, hogy a felek megkötötték ezeket a megállapodásokat, és hogy szándékuk volt végrehajtani őket, és hogy a kartellben részt vevő felek az általános megállapodást ténylegesen végre is hajtották és betartották, vagy legalábbis a felperes nem vitatta, hogy a felek e megállapodásnak megfelelően a másik fél számára fenntartott útvonalról való kivonulásra kötelezték magukat. A Bizottság e tekintetben a megtámadott határozat (42) preambulumbekkezdésében ezenkívül arra hívta fel a figyelmet, hogy a megállapodás hatálybalépése óta az SAS kivonult Billundból, és csak a Maersk Air indított Billundból új járatokat. A megtámadott határozat (23) preambulumbekkezdésében említett körülmény, miszerint a Bizottság egyértelmű bizonyítékot talált arra vonatkozóan, hogy a Koppenhága–Genf-útvonal tekintetében piacfelosztási megállapodást kötöttek, azonban nem állapított meg különös jogsértést, mivel a rendelet csak az EGT területén lévő repülőterek közötti légi közlekedésre vonatkozik, csak azt erősíti, hogy a megállapodások hatásai nem korlátozódtak a felperes által hivatkozott három útvonalra.

- 121 Ilyen körülmények között nem lehet elfogadni a felperes arra vonatkozó kifogását, hogy a Bizottság értékelési hibát követett el a jogsértés súlyosságának eltúlzásával, amikor bizonyíték nélkül állította, hogy a megállapodások a három különös útvonalon kívül más piacokat is érintettek, miközben a jelen ügyben csak ez a három útvonal volt érintett; mivel a kifogás lényegében az általános piacfelosztási megállapodás létét kérdőjelezi meg.

- 122 Ezenkívül mivel a Bizottságnak az iránymutatás szerint a jogsértés súlyosságának megítélésekor csak akkor kell figyelembe vennie a jogsértés piacra gyakorolt tényleges hatását, ha ez a hatás mérhető, és az általános megállapodás célja a potenciális verseny megszüntetése volt, és így a tényleges hatások természetesen nehezen mérhetők, abból kell kiindulni, hogy a Bizottság nem volt köteles a kartell piacra gyakorolt tényleges hatásainak bemutatására és mennyiségi meghatározására, hanem hagyatkozhatott valószínűségi becslésekre.
- 123 A felperes arra vonatkozó érvét is el kell utasítani, amely szerint nincs arra vonatkozó bizonyíték, hogy a felek általános piacfelosztási megállapodás hiányában a Koppenhága–Stockholm-, a Koppenhága–Vence- és a Billund–Frankfurt-útvonalaktól eltérő útvonalakon másképpen jártak volna el. A Bizottság ugyanis a megtámadott határozat (100) preambulumbekzdésében joggal állapította meg az alábbiakat:

„[...] a Maersk Airt megakadályozták abban, hogy az SAS-szel versenyre lépjen azokon az útvonalakon, amelyeken az SAS Koppenhágából indulva repült, sőt azokon az útvonalakon is, amelyeket ugyan az SAS nem üzemeltetett, de esetlegesen üzemeltetni kívánt. Az, hogy a Maersk Air indított volna-e járatokat, vagy sem, ha nem kötötte volna őt a megállapodás, tisztán elméleti kérdés, amely nem merült fel, mivel a Maersk Airt ténylegesen megfosztották döntési szabadságától a tekintetben, hogy indítson-e új járatokat Koppenhágából, vagy sem. Ugyanez az indokolás érvényes az SAS-nek a Billundból induló járatok üzemeltetésére vonatkozó döntési szabadságának hiányára.”

- 124 Ugyanígy a felperes arra vonatkozó érve sem bír jelentőséggel, hogy a megállapodás lehetővé tette a Maersk Air számára a Koppenhága–Kairó és a Koppenhága–Athén közötti útvonalakon a járatindítást, mivel a Bizottság a megtámadott határozat (99) preambulumbekzdésében joggal állapította meg az alábbiakat:

„[...] nincs semmilyen [...] bizonyíték arra vonatkozóan, hogy az SAS-szel való együttműködés szükséges volt a Maersk Air számára. A Maersk Air ezeket az

útvonalakat az SAS-tól függetlenül vagy más légitársasággal is tudta volna üzemeltetni. Még ha a felek javára feltételeznék is, hogy ezeket az útvonalakat csak azért tudták üzemeltetni, mert a Maersk Air együttműködött az SAS-szel, az ezen útvonalakon az utasok számára biztosított előnyök nem szolgálhatnak a verseny más piacokon való megszüntetésének kiegyenlítésére”.

125 Ezt meghaladóan meg kell állapítani, hogy a Maersk Air és a British Airways közötti code-sharing megállapodásnak a Koppenhága–Birmingham-útvonal tekintetében való fenntartása semmilyen szempontból nem erősíti a felperes azon álláspontját, hogy a piacfelosztási megállapodásnak csak a három különös piacra volt hatása. Ugyanis – mint az a megtámadott határozat (19) preambulumbekzdésében is megállapításra került – a vizsgálat keretén belül megszerzett iratokból az derül ki, hogy döntésük értelmében a Maersk Air nem minden code-sharing megállapodását mondja fel azonnali hatállyal, hanem néhány útvonalon fenntartja őket, hogy a „Bizottsággal való problémákat” elkerüljék. Egyebekben pedig, mint a felperes maga elismerte, a Maersk Air és az SAS először megpróbálták megegyezni ezen útvonal üzemeltetését illetően, és először 2000. október 29-én – azaz a 2000. június 15-i és 16-i bizottsági vizsgálatot követően – határoztak úgy, hogy versenyre lépnek egymással.

126 Annak bizonyítására, hogy az általános piacfelosztási megállapodás nem volt hatással a piacra, a felperes végül a Lexecon társaság egyik tanulmányára hivatkozik, amely szerint a megállapodás ténylegesen csekély hatással volt a Dániából induló útvonalak áraira. Eltekintve attól, hogy a felperes megbízásából elkészített tanulmányt először a válaszban ajánlották fel – anélkül, hogy a felperes az Elsőfokú Bíróság eljárási szabályzata 48. cikke 1. §-ának előírása szerint indokolta volna a késedelmes felajánlást –, elegendő arra utalni, hogy a megállapított jogsértés a piac felosztását jelentette, így nem érintette közvetlenül a kartell résztvevői által alkalmazott díjszabást, valamint arra, hogy a felek e piacfelosztásnak megfelelő magatartást tanúsítottak.

127 Másrészt hangsúlyozni kell, hogy a tanulmány csak a megállapodás SAS által alkalmazott árakra vonatkozó hatásait érinti, hogy a versenytilalmi klauzula

kölcsönös volt, és ezenkívül abban is megállapodtak, hogy az SAS nem fog a Maersk Air által Billundból induló és oda érkező útvonalakon repülni. Nyilvánvaló azonban, hogy az SAS a megállapodás nélkül jelentős versenynyomást gyakorolhatott volna a Maersk Airre. Sem a tanulmány, sem a felperes nem mutattak be olyan tényeket, amelyek bizonyíthatnák, hogy a megállapodásnak e tekintetben nem volt hatása.

128 Még ha a tanulmány azt mutatja is, hogy az SAS díjszabásai az általános piacfelosztó megállapodással érintett, Dániából induló útvonalakon stabilak maradtak azon díjszabásokhoz képest, amelyeket az SAS a megállapodás által nem érintett Svédországból és Norvégiából induló útvonalain alkalmazott, a tanulmány az SAS által üzemeltetett 105 célállomás közül csak 20 kiválasztott útvonalra vonatkozóan tartalmaz árösszehasonlítást, és nem bizonyítja, hogy a versenyfeltételek összehasonlíthatóak voltak az érintett és a nem érintett piacokon. A tanulmány egyebekben azt mutatja, hogy a két régióban az árak eltérően fejlődtek: a Dániából induló útvonalak árai 1996-tól 1999-ig növekedtek a Svédországból és Norvégiából induló útvonalak áraihoz képest, majd 2000-ig csökkentek.

129 A fentiekből következően el kell utasítani a felperes azon érveit, amelyekkel azt kívánta bizonyítani, hogy a Bizottság tévesen ítélte meg a jogsértések piacra gyakorolt hatását.

130 Mindenesetre emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság az állandó ítélkezési gyakorlat szerint nem köteles bizonyítani valamely megállapodás tényleges hatásait, ha a megállapodás egyértelműen versenyellenes célokat követ. Így az Elsőfokú Bíróság a Michelin kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 83. pontban hivatkozott ítéletben (258. és 259. pont) a felperes arra vonatkozó kifogására, hogy a jogsértés tényleges hatásai miatt az alapösszegnek lényegesen alacsonyabbnak kellett volna lennie, kifejtette, hogy határozatában a Bizottság nem vizsgálta a kérdéses jogellenes magatartás tényleges hatásait, és erre egyébként nem is volt köteles, valamint azt, hogy ha a Bizottság feltételezésekre bocsátkozott is a visszaélésszerű magatartás hatásait illetően, a jogsértés súlyosságát a visszaélésszerű magatartás jellege és célja alapján állapította meg. Ezt követően az Elsőfokú Bíróság kifejtette, hogy azok a

szempontok, amelyek a vizsgált magatartás tárgyát érintik, a bírság összegének megállapítása során nagyobb jelentőségűek lehetnek, mint azok a szempontok, amelyek a magatartás hatását érintik. Ugyanígy, az Elsőfokú Bíróság a Thyssen Stahl kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 83. pontban hivatkozott ítélet 635. és 636. pontjában az alábbiak szerint határozott:

„[...] az [ESZAK-Szerződés] 65. cikke 1. §-ával szembeni jogsértés megállapításához nincs szükség annak bizonyítására, hogy a kérdéses magatartásnak versenyellenes hatása volt. Ugyanez érvényes az [ESZAK-Szerződés] 65. cikke 5. §-a szerinti bírság megállapítása esetén. Ennek következtében valamely megállapodásnak vagy összehangolt magatartásnak az általános versenyre gyakorolt lehetséges hatása nem irányadó kritérium a bírság megfelelő összegének megállapítása során. Mint a Bizottság joggal kifejtette, azok a szempontok, amelyek az adott magatartás törekvését és ezzel tárgyát érintik, nagyobb jelentőséggel bírnak, mint azok, amelyek annak hatását érintik [...], ez mindenekelőtt azokra az esetekre vonatkozik, amikor fennállásuknál fogva súlyos jogsértésekről van szó, mint például az árrögzítés és a piacfelosztás.”

- 131 A jelen ügyben nem vitatott, hogy az érintett megállapodások, mivel a piac felosztását írják elő, egyértelműen versenyellenes célt követtek.

– A „görög kompok”-üggyel való összehasonlításról

- 132 Ami a „görög kompok”-üggyel való összehasonlításra alapított érvet illeti, amely ügyben a Bizottság a jogsértést „súlyosnak”, nem pedig „különösen súlyosnak” minősítette, először is arra kell utalni, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság korábbi határozati gyakorlata nem határozza meg a versenyügyekben kiszabott bírságokra vonatkozó jogi kereteket, mivel ezt a 17. rendelet vagy a megfelelő ágazati rendeletek – a jelen ügyben a 3975/87 rendelet –, valamint az iránymutatás szabályozza (az LR AF 1998 kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 75. pontban hivatkozott ítélet 234. és 337. pontja és a Michelin kontra Bizottság

ügyben hozott, a fenti 83. pontban hivatkozott ítélet 254. pontja). Ezért az a tény, hogy a múltban a Bizottság bizonyos jellegű jogsértéseket „súlyosnak” minősített, nem akadályozhatja meg abban, hogy valamely későbbi esetben „különösen súlyosnak” minősítse őket, ha ez a közösségi versenypolitika végrehajtása szempontjából szükségesnek tűnik (a Musique Diffusion Française és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 32. pontban hivatkozott ítélet 105–108. pontja és a „lizin”-ítélet 56. pontja).

- 133 Ebből következik, hogy a „görög kompok”-üggyel való összehasonlítás, amelyben a Bizottság a jogsértést „súlyosnak” minősítette, nem elegendő annak megállapítására, hogy a jelen ügyben fennálló jogsértést a Bizottság nem minősíthette „különösen súlyosnak”.
- 134 Ezért meg kell állapítani, hogy a két ügy összehasonlítása nem elegendő annak megállapítására, hogy a szóban forgó jogsértéseket „súlyosnak” kellett volna minősíteni.
- 135 Eltekintve attól, hogy a „görög-kompok”-ügyben hozott határozat három – Patras (Görögország) és három olasz kikötő közötti – tengeri útvonalra vonatkozó ármegállapodást érintett, nem pedig bizonyos útvonalakra vonatkozó különös megállapodásokat, továbbá egy általános piacfelosztási megállapodást, mint a jelen ügyben, meg kell említeni, hogy – mint arra a Bizottság joggal mutatott rá a megtámadott határozat (98) preambulumbekkezdésében – a „görög kompok”-ügyben megállapított jogsértések, amelyek az árrogzításra vonatkoznak, korlátozottabbak voltak, mint a jelen ügyben.
- 136 Először is: az említett ügyben a megállapodásban részt vevő felek nem hajtották végre az összes jogellenes megállapodást, és árversenybe bocsátkoztak, árengedményeket kínálva.

- 137 Másodszer: a görög hivatalok arra biztatták a szállítókat a jogsértés időtartama alatt, hogy a megállapodott áremeléseket az infláció mértékére korlátozzák, így a megállapodott viteldíjak továbbra is a legalacsonyabb közösségi viteldíjak közé tartoztak a közösségen belüli tengeri közlekedés területén. A felperes semmilyen módon nem bizonyította, hogy ez a jelen ügyben is így lenne.
- 138 Harmadszer: noha az a három útvonal, amely tekintetében a „görög kompok”-ügyben a jogsértéseket megállapították (Ancona–Patras, Bari–Patras és Brindisi–Patras), az utasszámot tekintve hasonló nagyságúak volt, mint a Koppenhága–Stockholm-, a Koppenhága–Velence- és a Billund–Frankfurt-útvonal, emlékeztetni kell arra, hogy a jelen ügyben az SAS és a Maersk Air között kötött piacfelosztás számos más útvonalat is érintett. Az SAS és a Maersk Air közötti horizontális piacfelosztási megállapodás – azzal, hogy elérte, hogy a Maersk Air nem versenyez az SAS-szel a Koppenhágából induló és oda érkező útvonalakon, valamint hogy az SAS nem versenyez a Maersk Airrel a Billundból induló és oda érkező útvonalakon – a Dániából induló és oda érkező számos útvonalon korlátozta a versenyt, beleértve a Dánia és más tagállamok közötti, Dánia és az EGT tagjai, valamint Dánia és a világ többi része közötti útvonalakat. Mivel az SAS és a Maersk Air Dánia két legfontosabb légitársasága, és Koppenhága és Billund az ország két legnagyobb repülőtere, a felosztás hatásai az egész EGT területén és azon kívül is érzékelhetőek voltak, a „görög kompok”-ügyben azonban nem ez volt a helyzet.
- 139 Ezt meghaladóan pontosítani kell, hogy a „görög kompok”-ügyben a Bizottság azon az állásponton volt, hogy az árrögzítés jellegétől fogva különösen súlyos jogsértést valósít meg, és csak különleges körülmények alapján jutott arra az eredményre, hogy „súlyos” jogsértésről van szó. Mint azonban a „görög kompok”-ról szóló határozat (148) preambulumbekkezdéséből kitűnik, az a három tényező, amely akkor a Bizottságot a jogsértés súlyosságának enyhébb megítélésére indította, a jelen ügyben nem áll fenn. A felperes nem vitatja, hogy a jelen ügyben az első két tényező (azaz hogy a felek a megállapodás ellenére árversenybe bocsátkoztak, és hogy a viteldíjak a nemzeti hatóságok által gyakorolt nyomás miatt továbbra is a Közösségen belüli legalacsonyabbak közé tartoztak) hiányzik. Amennyiben a felperes a harmadik

tényezőre hivatkozik, akkor ezt – mint fent kifejtésre került – jogtalanul teszi, mivel a jelen ügyben elkövetett jogsértés földrajzi kiterjedése nagyobb, mint a „görög kompok”-ról szóló határozatban szankcionált jogsértésé.

– A jogsértés minősítésére vonatkozó végkövetkeztetés

- 140 Az előzőekből következik, hogy a „görög kompok”-ügy nemhogy nem szolgál használható alapként a jelen ügyben szóban forgó jogsértések eltérő minősítésére, hanem éppen ellenkezőleg, alkalmas a jogsértés „különösen súlyosként” történt minősítésének igazolására, mivel azok a különleges körülmények, amelyek a „görög kompok”-ügyben lehetővé tették a jogsértés súlyosságának enyhébb megítélését, a jelen ügyben nem állnak fenn, és az itt szóban forgó jogsértések nyilvánvalóan jóval nagyobb földrajzi kiterjedésűek.
- 141 Ilyen körülmények között a Bizottság a jogsértés jellege, az érintett földrajzi piac mérete és a jogsértés piacra gyakorolt tényleges hatása alapján joggal jutott arra az eredményre, hogy az SAS és a Maersk Air „különösen súlyos” jogsértést követett el.
- 142 A felperes által előadott egyetlen érv sem kérdőjelezheti meg ezt az elemzést.
- 143 Ami először is azt az érvet illeti, hogy a körülmény, hogy a Bizottság a Maersk Airrel szemben kiszabott bírság alapösszegét 14 millió euróban állapította meg, azzal a következménnyel jár, hogy a jogsértést „súlyosnak”, és nem pedig „különösen súlyosnak” kell minősíteni, mivel az iránymutatás a „különösen súlyos” jogsértések miatt kiszabott bírság legkisebb összegét 20 millió euróban állapítja meg,

mindenekelőtt arra kell utalni, hogy a jogsértés súlyossága határozza meg a bírságot, nem pedig fordítva. Mint fent kifejtésre került, a Bizottság a megtámadott határozat (102) preambulumbekkezdésében helyesen állapította meg, hogy az SAS és a Maersk Air által kötött piacfelosztási megállapodás különösen súlyos jogsértést valósított meg.

¹⁴⁴ Ami a felperes arra vonatkozó érvét illeti, hogy a jogsértésekkel a felperes nem tett szert jogellenes nyereségre, és a Bizottság ezért nem alkalmazhatta volna az iránymutatás azon rendelkezését, amely szerint „az alapösszeg [növelhető] annak érdekében, hogy összege meghaladja a jogsértés eredményeképpen jogellenesen elért nyereséget”, először is arra kell utalni, hogy ez a kifogás az iránymutatás és a megtámadott határozat helytelen értelmezésén alapul. Az iránymutatás ugyanis a súlyosító körülmények között – és nem a jogsértés súlyosságának megtérítése keretében – a 2. pont ötödik francia bekezdésében lehetőséget ad a bírság emelésére, hogy annak összege meghaladja a jogsértés eredményeként jogellenesen elért nyereséget. Mint azt (116) preambulumbekkezdésében a megtámadott határozat kifejezetten megállapítja: a Bizottság álláspontja szerint a jelen ügyben nem állnak fenn súlyosító körülmények, és ezért a felperessel szemben kiszabott bírságot nem növelte a felperes által elért jogellenes nyereség figyelembevételével. Ebből következően a kifogást el kell utasítani.

¹⁴⁵ Egyebekben az Elsőfokú Bíróság az érvet nem akként vizsgálja, mint amellyel bizonyítani kellene, hogy a jogsértést nem „különösen súlyosnak” kellene minősíteni, hanem külön jogalapként, amely szerint a felperessel szemben kiszabott bírság összege túl magas volt, mivel azon a téves feltevésen alapult, hogy a Maersk Air Koppenhága–Stockholm-útvonalról való kivonulása a felperesnek [...] DKK éves többletbevételt jelentett.

¹⁴⁶ E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint (a GMA CGM és társai ügyben hozott, a fenti 75. pontban hivatkozott ítélet 340. pontja és a Deutsche Bahn kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 64. pontban hivatkozott ítélet 127. pontja) az a tény, hogy valamely vállalkozásnak nem származott előnye a jogsértésből, nem ellentétes a bírság kiszabásával, hiszen másként a bírság elveszítésénél elrettentő jellegét (a Bíróság C-219/95. P. sz., Ferriere Nord kontra

Bizottság ügyben 1997. július 17-én hozott ítéletének [EBHT 1997., I-4411. o.] 46. és 47. pontja). Ezért a Bizottságnak a bírság megállapításánál nem kell bizonyítania, hogy a jogsértés az érintett vállalkozás számára jogellenes előnyt biztosított, és adott esetben a kérdéses jogsértésből származó előny hiányát sem kell figyelembe vennie (az Elsőfokú Bíróság T-25/95., T-26/95., T-30/95–T-32/95., T-34/95–T-39/95., T-42/95–T-46/95., T-48/95., T-50/95–T-65/95., T-68/95–T-71/95., T-87/95., T-88/95., T-103/95. és T-104/95. sz., Címenteries CBR és társai kontra Bizottság egyesített ügyekben 2000. március 15-én hozott ítéletének [EBHT 2000., II-491. o.], a továbbiakban „cement”-ítélet 4881. pontja).

- 147 Az iránymutatás 5. pontjának b) alpontja értelmében, amely egy sor általános megjegyzést tartalmaz, „[a] [...] számítások elvégzését követően a körülmények függvényében a tervezett bírság összegének megállapításához bizonyos körülményeket is figyelembe kell lenni, mint például a sajátos gazdasági összefüggések, a jogsértők által elért gazdasági vagy pénzügyi előnyök [...]”. Korábbi ítéletek szerint azonban ezek az adatok nem jelentik azt, hogy a Bizottság a jövőre nézve minden körülmények között kötelezi magát a megállapított jogsértéssel összefüggő pénzügyi előnyök vizsgálatára. Ezzel csupán azt a szándékát nyilvánítja ki, hogy ezt a tényezőt majd jobban figyelembe veszi, és a bírság számításánál alapul veszi, ha abban a helyzetben lesz, hogy – még ha csak megközelítőleg is – meg tudja becsülni őket (a „cement”-ítélet 4885. pontja).
- 148 Ezért először is azt kell vizsgálni, hogy a megtámadott határozat ténylegesen figyelembe vette-e a jogsértés súlyosságának meghatározásánál azokat az előnyöket, amelyekben a megállapodásban részes felek a jogsértések révén részesültek.
- 149 A Bizottság a megtámadott határozatnak a jogsértés súlyosságára vonatkozó fejezetének a „Jogsértés tényleges hatásai” címe alatt – a (92) és a (93) preambulumbekkezdésben – mindenekeelőtt megállapította, hogy „a jogsértés legnyilvánvalóbb hatásai a következők voltak: a Maersk Air kivonult a Koppenhága–Stockholm-útvonalról [...], az SAS kivonult a Koppenhága–Vence- és a Billund–Frankfurt-útvonalról. A Koppenhága–Stockholm- útvonalon az SAS [...]%-ról [...]%-ra növelte piaci részesedését”. Ezek a hatások nem vitatottak, és már önmagukban mutatják, hogy az SAS a megállapodás révén már piaci részesedésének

növelésével vitathatatlan előnyhöz jutott. A megtámadott határozat (94) preambulumbekkezdésében a Bizottság kifejti továbbá, hogy „a tárgyalási szakaszban azt a tényt, hogy a Maersk Air Stockholmot és Oslót »kikapcsolja«, a felek – az ismert utaslétszámra és a 100 DKK-s áremelés lehetőségére tekintettel – úgy értékelték, hogy abból az SAS számára mintegy [...] DKK (körülbelül [...] euró) éves árbevétel-növekedés keletkezik majd”. A (95) preambulumbekkezdés szerint: „mivel az SAS és a Maersk Air közötti átfogó piacfelosztás nagyszámú, Dániából induló és oda érkező járatot érint, a Bizottság abból indul ki, hogy a jogsértés révén az SAS-hez befolyó nyereség meghaladta ezt a becslést”. Ennek következtében feltételezhető, hogy a Bizottság bizonyos fokig figyelembe vette a jogsértések révén a felekhez befolyt a nyereséget, amely azonban nem szolgált a bírság meghatározásának kiindulópont-jául, hanem legfeljebb olyan tényező volt, amelyet a jogsértés súlyosságának megállapításánál figyelembe vettek, és így bizonyos szerepet játszott a bírság kiszámításánál.

150 A felperes vitatja, hogy a jogsértés az éves árbevételének [...] DKK összegű növekedését eredményezte.

151 E tekintetben először utalni kell arra, hogy a megtámadott határozat (94) preambulumbekkezdése csak annyit állapít meg, hogy „a tárgyalási szakaszban azt a tényt, [...] a felek úgy értékelték [...]”. Tehát nem a Bizottság általi, hanem a felek által a megállapodás tárgyalása során alapul vett becsléséről van szó.

152 Másodszer: ez a becslés, mint az a megtámadott határozat (53) preambulumbekkezdéséből kitűnik, megtalálható a projektfelelős csoport (SAS/Maersk Air) 1998. augusztus 25-i ülésének jegyzőkönyvében. A felperes előadásával szemben nem „a Maersk Air képviselőjének ötletszerű megjegyzéséről” van szó, hanem az SAS részvételével lefolyt ülés jegyzőkönyvéről.

- 153 Harmadszor: bár a felperes kijelenti, hogy ez a becslés az egyik, a Maersk Air által készített dokumentumból származik, amelyet az SAS sohasem fogadott el, az Elsőfokú Bíróság írásos kérdéseire adott válaszokból kiderül, hogy ezt az iratot csatolták a kifogásközléshez, és hogy a felek a kifogásközlésben leírt tényeket és jogsértéseket elismerték.
- 154 Negyedszer: a felperes előadja, hogy az értesülést cáfolja az a tény, hogy a Koppenhága–Stockholm-útvonalon a díjszabások nem változtak másképp, mint a megállapodás által nem érintett hasonló útvonalakon alkalmazott egyéb viteldíjak. Ezt az érvet már a jogsértés tényleges hatásainak kifejtése során elutasították, többek között azért, mert – figyelembe véve az általános piacfelosztási megállapodást, valamint azt, hogy a Maersk Air a megtámadott határozat (53) preambulumbekzdésében hivatkozott 1998. augusztus 25-i ülés jegyzőkönyvének tanúsága szerint kötelezte magát arra, hogy lemond Oslóról – a Koppenhága–Oslo-útvonal és a Stockholm–Oslo-útvonal nem tekinthető a megállapodás által nem érintett útvonalnak.
- 155 Ötödször: a felperes válaszában előadja, hogy a becsült [...] DKK összeget [...] összegre kell csökkenteni, mivel a Koppenhága–Oslo-útvonal sosem volt a piacfelosztás tárgya. Mint azt a Bizottság helytállóan megjegyzi: ezt az érvelést nem lehet elfogadni, mivel ez az általános piacfelosztási megállapodás fennállásának vagy terjedelmének megkérdőjelezéséhez vezet, a felperes pedig nem vitatta sem a tényeket, sem a jogsértést. Ezt meghaladóan a felperes nem bizonyította jogilag kielégítően, hogy ez az útvonal nem képezte a piacfelosztás tárgyát.
- 156 Hatodszor: a kifogást mindenképpen el kell utasítani, mert a felperes csupán vitatja, hogy a jogsértésekből előnye származott, azonban a legcsekélyebb bizonyítékkal sem szolgál e tekintetben. Ezzel ellentétben a Bizottság, mint fent kifejtésre került, előadta – és állítását a felperes sem vitatta –, hogy a felek előrejelzései helytállóak voltak, mivel az SAS az 1998-as évi 27 millió DKK-s veszteséget egy évvel később 36 millió DKK-s nyereségre, 2000-ben pedig 156 millió DKK-s nyereségre változtatta.

157 A fentiek összességéből az következik, hogy el kell utasítani azt a jogalapot, amelynek értelmében a jogsértéseket „súlyosnak”, nem pedig „különösen súlyosnak” kellett volna minősíteni.

– A forgalom figyelembevételéről

158 Az első jogalap keretén belül a felperes ezt meghaladóan azt rója fel a Bizottságnak, hogy a bírságot a forgalom alapján állapította meg, noha az iránymutatás nem hivatkozik a forgalomra, és hibát követett el annyiban, hogy az SAS-csoport konszolidált forgalmát a Maersk-Air forgalmával hasonlította össze, annak figyelembevétele nélkül, hogy a Maersk Air az A.P. Møller csoporthoz tartozik.

159 Az első jogalap keretén belül, amely a jogsértés súlyosságának meghatározását érinti, ez a kifogás nem bír jelentőséggel. Az Elsőfokú Bíróság ezért a következőkben önálló jogalapként vizsgálja meg.

160 Először is fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az iránymutatás új megközelítést vezetett be a bírságok megállapításánál. Miközben ugyanis korábban a Bizottság gyakorlata abból állt, hogy a bírságot az érintett vállalkozás forgalmának arányában állapította meg, az iránymutatás inkább az átalányelven alapul, ahol a jogsértés súlyossága határozza meg abszolút módon az alapösszeget, amelyet majd növel a jogsértés időtartama, és amely végül a súlyosító vagy enyhítő körülmények alapján kerül kiigazításra. Ezt a módszert az ítélkezési gyakorlat kifejezetten elismerte (lásd különösen a „grafitelektrodák”-ítélet 189–193. pontját). Az irányelvben előírt módszernél a forgalom csak másodlagos szerepet játszik a bírságnak a jogsértések különböző kategóriáira vonatkozóan („enyhe”, „súlyos” és „különösen súlyos”) az iránymutatásban megállapított összegeken belüli változtatásakor.

161 A felperes előadásaival ellentétben a Bizottság, mint az a megtámadott határozat (87)–(103) preambulumbekkezdéséből kitűnik, nem az érintett forgalmon alapuló számítási módszert alkalmazta, hanem a jogsértés besorolásából indult ki – a jelen ügyben „különösen súlyosnak” értékelte –, és az iránymutatásnak megfelelően a megtámadott határozat (104)–(106) preambulumbekkezdésében mindkét vállalkozás versenyellenes magatartását figyelembe vette, és jelentőséget tulajdonított annak a ténynek, hogy jelentős méretbeli különbség van közöttük.

162 Így a Bizottság – noha kifejezetten azon az állásponton volt, hogy a felek ugyanolyan jogsértést követtek el, továbbá a megállapodásban létrehozott azon tényleges egyensúly ellenére, amelynek értelmében alapvetően mindkét vállalkozásnál ugyanakkora nagyságrendű előnyöknek kell keletkezniük – a megtámadott határozat (104) preambulumbekkezdése értelmében az alábbi tényezőket vette figyelembe:

„– Az SAS Skandinávia legnagyobb légitársasága, a Maersk Air azonban lényegesen kisebb. Az SAS éves árbevétele 2000-ben 4,917 milliárd euró volt, a Maersk Air árbevétele ugyanabban az évben 10,7-szer kevesebb volt (458,6 millió euró). Még az SAS által Dániában elért árbevétel (757,6 millió euró) is 1,65-ször nagyobb, mint a Maersk Air árbevétele;

– a megállapodás kiterjesztette az SAS piaci erejét: egyrészt magában foglalta az SAS-hálózat azon útvonalait, amelyek a felek code-sharinget alkalmaztak (az SAS alkalmazta kódjait a Maersk Air útvonalain, de a Maersk Air nem alkalmazta a saját kódjait az SAS útvonalain); másrészt az SAS törzsutasprogramja használható volt a Maersk Air útvonalain, mind pontgyűjtésre, mind pontfelhasználásra.”

- 163 A Bizottság ezért a megtámadott határozat (105) preambulumbekzdésében úgy találta, hogy „az SAS által elkövetett jogsértéseknek nagyobb súlyt kell tulajdonítani, mint a Maersk Air által elkövetetteknek”, ami mindazonáltal „nem jelenti azt, hogy a bírságok közötti aránynak a két vállalkozás esetén pontosan meg kellene felelnie az forgalmuk közötti aránynak”. A kartell résztvevőinek különböző nagyságára és annak szükségességére tekintettel, hogy a bírságot úgy állapítsák meg, hogy az megfelelő elrettentő hatással bírjon, a Bizottság a megtámadott határozat (106) preambulumbekzdésében a bírságok megfelelő kiindulópontját az SAS esetében 35 millió euróban, a Maersk Air esetén pedig 14 millió euróban határozta meg.
- 164 A megtámadott határozat fenti részleteiből következik, hogy a Bizottság a felperes előadásaiival ellentétben a bírságot nem a teljes forgalom, és nem is az érintett piac, azaz a Dánia tekintetében elért forgalom figyelembevételével határozta meg, hanem a kétféle forgalom típusát vette figyelembe, hogy bizonyos mértékben kiigazíthassa a kartellben részt vevő két, ugyanolyan jogsértést elkövetett féllel szemben kiszabott bírság kiindulópontját.
- 165 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság a bírság megállapítása során széles mérlegelési jogkörrel rendelkezik, és az adott ügy egyedi körülményei alapján akár az egyik, akár a másik fajta forgalmat figyelembe veheti. Így az Elsőfokú Bíróság – felidézve, hogy a forgalomra vonatkozó egyetlen hivatkozás, amely a 17. rendelet 15. cikkének (2) bekezdésében található, arra a felső határra vonatkozik, amelyet a bírság nem haladhat meg, továbbá hogy ezt a felső határt a teljes forgalom alapján kell meghatározni – úgy határozott (a Musique Diffusion Française és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 32. pontban hivatkozott ítélet 119. pontja), hogy a Bizottság „e határokon belül főszabály szerint szabadon választhatja meg a forgalmat, amelyet a földrajzi területre és az érintett termékekre tekintettel a bírság számítási alapjának megállapításánál figyelembe kíván venni (a „cement”-ítélet 5023. pontja), anélkül, hogy köteles lenne pontosan a teljes forgalom vagy az érintett földrajzi vagy termékpiacon elért forgalom számait használni”, és „noha az iránymutatás nem írja elő, hogy a bírságokat meghatározott forgalom alapján számítsák, a forgalom figyelembevétele nem ellentétes az iránymutatással, feltéve, hogy a Bizottság választását nem teszi semmissé nyilvánvaló értékelési hiba (a „grafitelektrodák”-ítélet 195. pontja).

- 166 Ebből következik, hogy a Bizottság a bírság összegének megállapításakor a választása szerinti forgalmat veheti figyelembe, feltéve, hogy ez az adott ügy körülményei között nem minősül ésszerűtlennek. Ugyanígy: az ítélkezési gyakorlat értelmében a Bizottság a bírság összegének több, ugyanabban a jogsértésben részt vevő vállalkozással szembeni meghatározása során nem köteles arról gondoskodni, hogy a bírságok végösszegében az érintett vállalkozások teljes forgalmára vonatkozó valamennyi különbség kifejezésre kerüljön (a CMA CGM és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 75. pontban hivatkozott ítélet 385. pontja és az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 167 Mivel a felperes nem bizonyította, hogy a Bizottság nyilvánvaló értékelési hibát követett el, és még azt sem fejtette ki, hogy a Bizottság választása mennyiben nem volt megfelelő, kifogását el kell utasítani.
- 168 Másodlagosan utalni kell arra, hogy a bírság meghatározásának kiinduló alapjaként meghatározott összeget az SAS esetében 35 millió euróban, a Maersk Air esetében 14 millió euróban állapították meg, amely a Dánia tekintetében elért forgalom 4,62%-át (SAS), illetve 3,05%-át (Maersk Air), vagyis teljes forgalmuk 0,7%-át, illetve 3,05%-át képviselte. Ha csak a Dánia tekintetében elért forgalmat tekintjük, akkor a felperest némileg nagyobb bírsággal illették, mint a Maersk Airt (4,62% a 3,05% ellenében), míg ha a teljes forgalmat tekintjük, a felperest kevésbé súlyos bírsággal büntették, mint a Maersk Airt (0,7% a 3,05%-hoz képest). A megtámadott határozatból következik azonban egyrészt, hogy a Bizottság, jogosan, inkább a kétféle forgalomra támaszkodott, másrészt hogy mivel a megállapodásban részt vevő felek ugyanazt a jogsértést követték el, és a jogsértésből hasonló előnyeik származtak, és mivel az iránymutatás az átalányelvre alapul, ahol a bírságot inkább a jogsértés súlyossága alapján, nem pedig az érintett vállalkozások forgalma alapján állapítják meg, a jelen ügyben meghatározott kiindulópont nem szenved nyilvánvaló értékelési hibában, és nem sérti az egyenlő elbánás elvét.

169 A felperes nyilvánvalóan azt kifogásolja, hogy a Bizottság inkább a teljes forgalmat, nem pedig a Dánia tekintetében elért forgalmat vette figyelembe. E tekintetben megjegyzendő, hogy a Bizottság egy vállalkozás bírságának kiszámításánál az állandó ítélkezési gyakorlat szerint többek között a vállalkozás méretét és gazdasági erejét veheti figyelembe (lásd a Musique Diffusion Française és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 32. pontban hivatkozott ítélet 120. pontját, valamint az Elsőfokú Bíróság T-48/98. sz., Acerinox kontra Bizottság ügyben 2001. december 13-án hozott ítéletének [EBHT 2001., II-3859. o.] 89. és 90. pontját). Ami valamely megállapodás résztvevői pénzügyi teljesítőképességének megítélését illeti, az ítélkezési gyakorlat elismerte a teljes forgalom jelentőségét (a Bíróság C-291/98. P. sz., Sarrió kontra Bizottság ügyben 2000. november 16-án hozott ítéletének [EBHT 2000., I-9991. o.] 85. és 86. pontja). Az érvet tehát, eltekintve attól, hogy a Bizottság nem kizárólag a teljes forgalomra támaszkodott, el kell utasítani.

170 Végül, amennyiben a felperes kifogása, ha ez nem is kerül nyíltan megfogalmazásra, inkább azt a tényt támadja, hogy a Bizottság nem vette figyelembe, hogy a Maersk Air az A.P. Møller csoporthoz tartozik, elegendő annak megállapítása – mint azt a Bizottság jogosan megjegyezte –, hogy az A.P. Møller csoport többi tagja a légi közlekedéstől eltérő, teljesen más gazdasági ágban tevékenykedik, mint például a tengeri közlekedés vagy az energiaágazat, és hogy a Bizottság figyelembe vette, hogy a Maersk Air e csoporthoz tartozik, amikor a megtámadott határozat (118) preambulumbekzdésében tagadta az arra való hivatkozással felhozott enyhítő körülményt, hogy ez volt a Maersk Air első jogsértése. Még ha a Bizottság hibázott is a Maersk Air javára azzal, hogy nem vette figyelembe, hogy e társaság az A.P. Møller csoporthoz tartozik, ez semmiképpen sem szolgálhatna a felperessel szemben kiszabott bírság csökkentésének jogos alapjául, mivel senki nem hivatkozhat a más javára elkövetett jogsértésre.

171 A fentiekből következik, hogy az első jogalap keretében érvényesített kifogásokat és érveket el kell utasítani.

A második jogalapról: a jogsértés időtartamának helytelen megítélése

A felek érvei

- 172 A felperes előadja, hogy a Bizottságnak a jogsértések időtartamára vonatkozó számításai, amely szerint a jogsértések 1998. szeptember 5-től 2001. február 15-ig tartottak, helytelenek.
- 173 A jogsértés pontos kezdetét illetően a felperes előadja, hogy az 1998. szeptember 5-i, az SAS és a Maersk Air lehetséges szövetségéről szóló állapotjelentés – bár számos olyan pontot érintő alapmegállapodást rögzít, amelyeket később végrehajtottak – nem tekinthető az EK 81. cikk értelmében vett megállapodásnak. Az SAS és a Maersk Air közötti piacfelosztás a felperes szerint szorosan összefügg az 1998. október 8-i együttműködési megállapodással, és nem létezett önmagában. A felperes előadja, hogy az 1998. szeptember 5-i állapotjelentés nem tartalmazott sem megállapodást, sem összehangolt magatartást, mivel csak jövőbeni lehetséges magatartásokat állapított meg, amelyek végrehajtásának a végleges megállapodás megkötése volt a feltétele. Ennek következtében a jogsértések leghamarabb azon a napon kezdődhettek, amikor a felek megkötötték az együttműködési megállapodást, azaz 1998. október 8-án.
- 174 A felperes ezenkívül válaszában előadja, hogy a Bizottságnak a bírság megállapításánál – a jogsértés időtartamától függetlenül – a megállapodás versenyellenes hatásainak időtartamát kell megállapítania, nem pedig a jogsértés időtartamát. A jelen ügyben a vitatott megállapodásnak, az Elsőfokú Bíróságnak a jogsértés időtartama tekintetében tett végkövetkeztetésétől függetlenül, 1998. október 8-e előtt nem voltak versenyellenes hatásai.

- 175 A jogsértés abbahagyásának időpontját illetően a felperes előadja, hogy a Bizottság 2000. június 15-i helyszíni vizsgálatát követően az SAS a Maersk Airrel szemben azonnal beszüntetett minden olyan magatartást, amely sérti az EK 81. cikk (1) bekezdését. E tekintetben a felperes kifejti, hogy a Maersk Airrel megbeszélt valamennyi ülést lemondták, vagy ellenőrzött környezetben folytatták le, ahol a felperest saját belső és külső jogi tanácsadói tájékoztatták a Maersk Airrel tervbe vett kapcsolatok megengedhető mértékéről.
- 176 Mindenesetre a Maersk Airnek a 2000. augusztus 21-én a Bizottságnak és az SAS-nek címzett levelében egyértelműen kifejezésre került, hogy a Maersk Air kész megszüntetni az árrögzítésre és a piacfelosztásra vonatkozó együttműködést.
- 177 A felperes előadja, hogy a versenyjogi szabályok piacfelosztás révén történő megsértése már a felek közötti korlátozások eltávolításával megszűnik, és a kartell résztvevői nem kötelesek aktív lépéseket tenni oly módon, hogy újra belépnek a veszteséges piacokra.
- 178 Mivel az egyik fél, a Maersk Air egyoldalúan elállt a megállapodástól, az EK 81. cikk 2000. augusztus 21-től nem volt alkalmazandó többé, akkor sem, ha az SAS az adott időpontban még a megállapodás szerint kívánt együttműködni.
- 179 A felperes azon az állásponton van, hogy a Bizottság azon az alapon, hogy az adott időpontig még nem küldte meg kifogásközlését, nem utasíthatta volna el, hogy a Maersk Air 2000. augusztus 21-i egyoldalú nyilatkozatát a társaság elállásának bizonyítékeként tekintse. Ezenkívül illogikus, hogy a Bizottság jelentőséget tulajdonít az SAS 2001. február 15-i, a Maersk Airnek címzett levelének, amikor a Maersk Air hasonló, 2000. augusztus 21-én az SAS-nek címzett levelét nem veszi figyelembe. Ez a figyelmen kívül hagyás azt jelenti, hogy a Bizottság nem teljesítette a számára rendelkezésre bocsátott információk figyelembevételére vonatkozó kötelezettségét.

- 180 A Bizottság ezért hibát követett el, amikor a bírság összegét 25%-kal emelte 17% helyett, amelyet az 1998. október 8-i és 2000. június 15-i dátumok figyelembevétele esetén kellett volna alkalmazni.
- 181 A Bizottság a második jogalapot megalapozatlannak tartja.

Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 182 A felperes vitatja a Bizottságnak a jogsértés kezdetére és végére vonatkozó végkövetkeztetéseit.
- 183 Ami a jogsértés kezdetének időpontját illeti, a Bizottság joggal alkalmazta az 1998. szeptember 5-i időpontot. A megtámadott határozat (50) preambulumbekkezdésében idézett 1998. szeptember 5-i állapotjelentés ugyanis az alábbiakat tartalmazza:

„Mivel a code-sharing és a Maersk Airnek a Eurobonus rendszerben a CPH–STO-útvonalon való részvétele legalább az 1. fázis során (1999 nyara és 1999/2000 tele között), de lehet, hogy hosszabb időtartam alatt is lehetetlennek tekintendő, és mivel fennáll annak a veszélye, hogy az EU vizsgálatokat végez, illetve további információkat kér a Maersk Air és az SAS közötti együttműködéssel kapcsolatban, ha a szóbeli alapmegállapodás minden részét azonnal végrehajtják 1999 nyaratól

kezdődően, alapvetően egyetértünk abban, hogy a szóbeli alapmegállapodás bizonyos részeit megváltoztatjuk [...]. Ennek megfelelően az alábbi pontok tekintetében van jelenleg egyetértés:

a) A Maersk Air 1999. március 28-tól nem repül a CPH–STO- és a CPH–GVA-útvonalon.”

184 Ebből az iratból nyilvánvalóan kiderül, hogy a felek már 1998. szeptember 5-én kötöttek megállapodást, amelyet – különösen azért, hogy a Bizottság gyanúját ne terejlék magukra – később kellett végrehajtani, valamint hogy a megállapodás résztvevői már ebben az időpontban elvesztették autonómiájukat.

185 Ezenkívül a felperes arra vonatkozó érvét, hogy a piacfelosztás szorosan kapcsolódik az 1998. október 8-i együttműködési megállapodáshoz, el kell utasítani, mivel a felperes semmilyen bizonyítékot nem szolgáltatott e tekintetben.

186 Ugyanígy az az érv is megalapozatlan, amely szerint a Bizottságnak inkább a jogsértés hatásainak időtartamát kell megállapítania, nem pedig a jogsértés időtartamát, mivel egy megállapodás pusztán megkötése, amelynek célja a verseny korlátozása – ami sérti az EK 81. cikk (1) bekezdését – önmagában megvalósítja a rendelkezés megsértését, függetlenül attól, hogy a megállapodást ténylegesen végrehajtják-e (a Bíróság 246/86. sz., Belasco és társai kontra Bizottság ügyben 1989. július 11-én hozott ítéletének [EBBHT 1989., 2117. o.] 15. pontja).

187 Végül a megtámadott határozat (108) preambulumbekzdéséből kiderül, hogy a kifogásközlésre adott válaszában a Maersk Air elismerte, hogy a jogsértések 1998. szeptember 5-én kezdődtek.

- 188 Ebből következően a jogsértés kezdetének megállapítása során elkövetett tévedésre alapított kifogást nyilvánvalóan el kell utasítani.
- 189 Másodlagosan az Elsőfokú Bíróság arra hívja fel a figyelmet, hogy a jogsértés nyilvánvalóan már korábban kezdődött, különösen mivel a felek 1998. szeptember 5-én megállapodtak abban, hogy szóbeli alapmegállapodásuk bizonyos részeit megváltoztatják. A megtámadott határozat (22) preambulumbekzdésében hivatkozott 1998. január 8-i, a Maersk Airtól származó irat is utal az 1998. év folyamán folytatott megbeszélésekre, és a megállapodás résztvevőinek fő céljára, vagyis annak meghatározására, hogy melyik útvonalat melyik fél fogja üzemeltetni; továbbá megemlíti benne az SAS-nek a Maersk Airrel szembeni, „a Koppenhágából induló útvonalaknak a kétoldalúan megállapodott mértékre való csökkentését” magában foglaló követelését.
- 190 A jogsértés befejeződésének időpontja tekintetében a felperes először úgy érvel, hogy a Bizottságnak a vizsgálat napját, azaz 2000. június 15-t kellett volna alapul vennie, mivel ettől az időponttól kezdve a felperes minden tilos magatartást abbahagyott.
- 191 Ezt az érvet el kell utasítani.
- 192 Először is: a felperes e tekintetben nem szolgáltat semmilyen bizonyítékot, csak azt állítja, hogy ettől az időponttól kezdődően a Maersk Airrel megbeszéltek valamennyi ülést lemondták, vagy saját jogi tanácsadóinak jelenlétében folytatták le.

193 Másodszor: az a körülmény, hogy nem volt több „tilos ülés”, még ha bizonyított lenne is, nem lenne megfelelő annak igazolására, hogy a megkötött és végrehajtott piacfelosztási megállapodások véget értek.

194 Harmadszor: a felperes jogi tanácsadóinak jelenléte nem tekinthető az ülések tökéletes jogszerűsége biztosítékának. A megtámadott határozat (89) preambulumbekzdéséből az derül ki, hogy a megállapodás résztvevőinek ügyvédei tudatosan hozzájárultak a tilos megállapodások megkötéséhez. Így a projektmenedzser-csoport 1998. augusztus 14-i ülésének jegyzőkönyve szerint „[a]z EK 81. cikk (1) bekezdésének sérelmét megalósító iratrészeket – noha nem lehet bennük megállapodni, és nem lehet papírra vetni – írásba kell foglalni [...], és mindkét fél ügyvédeinél letétbe kell helyezni”. Egy másik jegyzőkönyv szerint az SAS egyik alkalmazottja „az állapotjelentés jelenlegi formájában történő további terjesztése” tekintetében fejezte ki aggodalmát, és „módosítva kívánta látni a jelentést, oly módon, hogy az ügyvédek által javasolt részeket töröljék”.

195 A felperes ezt meghaladóan előadja, hogy a Maersk Air 2000. augusztus 21-i, a Bizottságnak, illetve az SAS-nak címzett levelében egyértelműen kifejezésre került, hogy a Maersk Air kész minden együttműködést megszüntetni.

196 Ezek a levelek azonban nem tekinthetők a megállapodások befejezésének, vagy annak bizonyítékának, hogy azok befejeződtek.

197 Egyrészt a Maersk Air a Bizottságnak címzett 2000. augusztus 21-i levelében csak azt állítja, hogy „[m]int az a 2000. augusztus 10-i találkozón elhangzott: a Maersk Air [...] azonnal megszünteteti valamennyi, a piacfelosztásra és árrögzítésre vonatkozó,

az SAS-szel való együttműködést”, és hogy „ezzel a levéllel ezennel megerősítem a Maersk Air erre vonatkozó álláspontját”. Mint arra a Bizottság helyesen rámutatott a megtámadott határozat (112) preambulumbekzdésében, a levélnek nincs hatása a megállapodások fennállására, és azt sem igazolja, hogy a Maersk Air ténylegesen felmondta az SAS-szel szemben ezeket a megállapodásokat.

- 198 Másrészt a Maersk Air az SAS-nek címzett 2000. augusztus 21-i levelében a következőképpen fejezi ki magát:

„A gondos ügyintézés céljából közlöm, hogy a Maersk Air [...] megerősítette az Európai Bizottságnak, hogy a Maersk Air nem működik együtt semmilyen formában az SAS-szel a horizontális árörögztés vagy piacfelosztás tekintetében.”

- 199 Ez az SAS-nek címzett levél nem jelzi nyilvánvalóan és kétséget kizáróan a megállapodások befejezésére irányuló akaratot. Sőt, mint azt a Bizottság a megtámadott határozat (112) preambulumbekzdésében megjegyzi, „úgy értelmezhető, mint az SAS megnyugtatóására tett próbálkozás, a Maersk Air Bizottság felé tett nyilatkozatait illetően”, mivel „ebben az időpontban a felek még nem tudtak semmit a Bizottságnak a kifogásközlésben később kialakított álláspontjáról”.

- 200 A Bizottság ezért joggal jutott arra a következtetésre, hogy a jogsértések leghamarabb 2001. február 15-vel tekinthetők befejezettnek, különösen amikor a felperes kijelentette a Maersk Airnek, hogy nem tekinti úgy, hogy a piacfelosztási megállapodás köti őt. A következtetés megalapozottságát igazolja továbbá az SAS-nek a kifogásközlésre adott 2001. április 4-i válasza is, amelyben kifejti, hogy: „amikor az SAS jogsértésekben játszott szerepe teljes terjedelmében világossá vált a

2001. február 2-án megkapott kifogásközlésből, az SAS elnöke és igazgatója [2001. február 15-i] levelével nyilvánvalóvá tette a Maersk Air elnöke és igazgatója számára, hogy minden, az együttműködési megállapodás kereteit meghaladó megegyezés semmis és érvénytelen, és mindig az is volt”.

201 A fentiekből következően a második jogalapot nyilvánvalóan el kell utasítani.

A harmadik jogalapról: az enyhítő körülmények hibás értékelése

Az első részről: az SAS-nek a Bizottsággal való együttműködése

– A felek érvei

202 A felperes előadja, hogy a Bizottság jogtalanul adott csupán 10%-os bírságcsökkentést együttműködése eredményeként, miközben a Maersk Air számára 25%-os csökkentést biztosított, noha nem volt igazi különbség a megállapodás résztvevőinek együttműködési szándékában, vagy ha igen, az csak véletlen lehetett. Előadja, hogy a helyszíni vizsgálat során az SAS teljes mértékben együttműködött a Bizottsággal, és minden feltett kérdésben a rendelkezésére állt. Hozzáteszi, hogy – a Maersk Air

helyiségeiben végzett vizsgálat ellentétben – az ügyben az SAS részéről leginkább érintett személy jelen volt, és a Bizottságot ténylegesen támogatta, így a felperesnek nem volt oka kifejezetten felhívni a Bizottságot arra, hogy később térjen vissza.

203 A felperes olyan információkat közölt, amelyek a Bizottság hasznára voltak. Álláspontja szerint bírságát a következő szempontok alapján jóval alacsonyabban kellett volna megállapítani:

- az SAS már a vizsgálat kezdetén egyértelműen kifejezésre juttatta együttműködési szándékát, és a vizsgálóknak korlátlan segítséget nyújtott;

- a 2000. augusztus 1-jei információkérésre és az eljárás további szakaszaiban „kiegészítő dokumentumokat” bocsátott rendelkezésre, amelyek a felelősségét bizonyító és a jogsértés fennállására végleges bizonyítékkal szolgáló iratokat foglaltak magukban, és amelyeknél még a bizalmas kezelésre vonatkozó követelmény is fennállt;

- a megállapodás résztvevői közösen kiegészítő bejelentést küldtek az első bejelentés óta végrehajtott változtatások és a később alkalmazni kívánt javasolt változtatások tekintetében;

- 2000. október 27-én az SAS a Bizottság elé terjesztett egy dokumentumot, amelyben a felek között fennálló megállapodás bizonyos szempontjai megértésének elősegítése érdekében kifejtette álláspontját;

- miután az SAS igazgatósága megkapta a kifogásközlést, a jogsértések újbóli elkövetése veszélyének csökkentése érdekében megpróbálta feltárni az arra vonatkozó okokat, hogy a versenyszabályok megsértésére hogyan és miért kerülhetet sor;

- 2001. február 15-i levelével a SAS nyilvánvalóvá tette, hogy az együttműködési megállapodás kereteit meghaladó valamennyi megegyezés semmis és érvénytelen, és mindig az is volt;

- 2001. március 7-én, a jogsértés időtartamáról a Bizottsággal folytatott megbeszélést követően, a felek közös nyilatkozatot tettek arról, hogy minden jogsértést abbahagytak;

- a Bizottsággal történt találkozót követően 2001. március 23-án az SAS megerősítette, hogy nem vitatja a tényeket, és elismeri, hogy megsértette az EK 81. cikket, majd lemondott arról, hogy szóbeli meghallgatáson további érveket fejtsen ki.

204 A felperes azon az állásponton van, hogy a Bizottság nem indokolta megfelelően a megállapodás mindkét résztvevőjének biztosított bírságcsökkentés során gyakorolt eltérő bánásmódot.

205 A Bizottság vitatja a felperes érvelésének megalapozottságát.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

206 Először arra kell utalni, hogy a megtámadott határozat (125) preambulumbekzdése szerint a Bizottság szükségesnek tartotta az engedékenységi közlemény D szakasza 2. pontjának értelmében a Maersk Airrel szemben kiszabott bírság 25%-os, az SAS-szel szemben kiszabott bírság 10%-os csökkentését. Azonban a feleknek sem a közlemény B szakasza értelmében (amely szerint a bírság összege legfeljebb 75%-kal csökkenthető) nem bizosítottak csökkentést, mivel egyik fél sem jelentette a titkos kartellt a Bizottságnak, mielőtt az 2000. június 15-én végrehajtotta a vizsálatot, sem a közlemény C szakasza értelmében (amely szerint a bírság összege 50% és 75% között csökkenthető), mivel a Bizottság már birtokában volt a kulcsfontosságú bizonyítékoknak, amelyek lehetővé tették számára az eljárás megindítását. A megtámadott határozat e részeit a felperes nem vitatta.

207 Az engedékenységi közlemény D szakasza a következőképpen rendelkezik:

„1. Ha egy vállalkozás anélkül működik együtt a Bizottsággal, hogy minden feltételt teljesítene, az együttműködése hiányában megállapított bírság nagyságát 10–50%-kal alacsonyabb összegben állapítják meg. [helyesen : ha a vállalkozás úgy működik együtt a Bizottsággal, hogy a B és a C szakaszban felsorolt feltételek nem teljesülnek, 10–50%-kal csökkentik annak a bírságnak az összegét, amelyet az együttműködés hiányában szabtak volna ki.]

2. Ez az eset forog fenn különösen, ha:

- a vállalkozás a kifogásközlést megelőzően információkat, iratokat vagy más bizonyítékokat szolgáltat a Bizottság számára, amelyek hozzájárulnak a jogsértés fennállásának bizonyításához;

- a kifogásközlést követően a vállalkozás közli a Bizottsággal, hogy nem vitatja azt a tényállást, amelyre a Bizottság állításait alapítja.”

208 A Bizottság úgy vélte, hogy sem az SAS, sem pedig a Maersk Air nem vitatta a kifogásközlésben leírt tényállást, és ezért csökkentést biztosított számukra az engedékenységi közlemény D szakasza 2. pontja második francia bekezdése alapján.

209 A Bizottság azonban az engedékenységi közlemény D szakasza 2. pontjának első francia bekezdését csak a Maersk Air javára alkalmazta, és e vonatkozásban a megtámadott határozat (123) preambulumbekkezdésében kifejtette:

„– a helyszíni vizsgálat végén a Maersk Air felajánlotta a Bizottság szolgálatának, hogy megszervezi a [Maersk Air egyik képviselőjével] való találkozót, aki az adott időpontban már nem dolgozott a Maersk Airnél. [A Maersk Air nevezett képviselője] a Maersk Air és az SAS közötti tárgyalások során 1998-ban kulcs-szerepet játszott. Erre a beszélgetésre 2000. június 22-én került sor a Maersk Air irodai helységeiben, és ez alkalommal a Maersk Air átadta a Bizottság képviselőinek azokat a »magániratokat«, amelyeket [a Maersk Air képviselője] saját lakásán őrzött Koppenhágában. Ezek a dokumentumok segítettek abban, hogy a Bizottság képet kapjon a tárgyalások tényleges lefolyásáról és a megállapodás pontos kiterjedéséről,

- ezzel szemben az SAS által rendelkezésre bocsátott információk csak annak megerősítésére szolgáltak, amit a Bizottság már tudott. A Maersk Air által rendelkezésre bocsátott dokumentumokkal ellentétben az SAS a »kiegészítő dokumentumokat« a vizsgálat után nem önként, hanem a információkérését követően bocsátotta rendelkezésre”.

- 210 Ebből következően a felperesnek nyújtott csökkentés (10%) és a Maersk Airnek nyújtott csökkentés (25%) közötti különbség a Bizottság által csak a Maersk Airnek biztosított 15%-os kiegészítő csökkentésből adódik. Az együttműködésért nyújtott ezen csökkentés hiánya képezi a harmadik jogalap tárgyát.
- 211 A felperes a kifogást arra alapítja, hogy a kartell résztvevőinek együttműködési szándékában nem volt különbség, és hogy a Bizottsággal ő teljes mértékben együttműködött.
- 212 Ez a körülmény, feltételezve annak bizonyítottságát, érdektelen. Önmagában a vállalkozás együttműködésre irányuló szándékának nincs jelentősége. Az engedékenységi közlemény D szakasza 2. pontjának első francia bekezdése ugyanis csak azon vállalkozás számára írja elő a bírság csökkentését, amelyik „[...] olyan információkat, iratokat vagy más bizonyítékokat szolgáltat a Bizottság számára, amelyek hozzájárulnak a jogsértés fennállásának bizonyításához”, és nem azon vállalkozás számára, amelynek csak szándékában áll az együttműködés, vagy csak a Bizottsággal való együttműködésre szorítkozik.
- 213 Ezt meghaladóan az állandó ítélkezési gyakorlat értelmében a bírság csökkentése a közigazgatási eljárás során tanúsított együttműködés alapján csak akkor igazolható, ha a kérdéses vállalkozás magatartása lehetővé tette a Bizottság számára a jogsértés fennállásának könnyebb megállapítását és adott esetben a jogsértés befejezését (a Bíróság C-297/98. P. sz., SCA Holding kontra Bizottság ügyben 2000. november 16-án hozott ítéletének [EBHT 2000., I-10101. o.] 36. pontja és a „lizin”-ítélet 300. pontja). Másrészt a Bizottság a vállalkozás együttműködésének megítélése során nem hagyhatja figyelmen kívül az egyenlő elbánás elvét (a Krupp Thyssen Stainless és Accai specialitè Terni kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 83. pontban hivatkozott ítélet 237. pontja és a „lizin”-ítélet 308. pontja).

214 A megtámadott határozat (123) preambulumbekzdésének első francia bekezdése értelmében a Bizottság a Maersk Air számára az engedélyeségi közlemény szerint kiegészítő csökkentést biztosított, mivel a Maersk Air olyan dokumentumokat („magániratok”) adott át számára amelyek hozzájárultak ahhoz, hogy képet kapjon a tárgyalások tényleges lefolyásáról és a megállapodás pontos kiterjedéséről.

215 A felperes arra vonatkozó érve, hogy a közte és a Maersk Air között az együttműködésük tekintetében megállapított különbség csupán véletlenszerű, és arra vezethető vissza, hogy nála – a Maersk Air üzlethelyiségeiben törtétekkel ellentétben – a vizsgálat során jelen volt egy felelős alkalmazott, amivel a Bizottság megkímélte magát egy újabb látogatástól, a megtámadott határozat hibás értelmezésén alapul. Ellentétben azzal, amit a felperes sugall, a Bizottság a Maersk Air számára nem azért biztosította a bírság csökkentését, mert a Maersk Air felajánlotta a Bizottságnak, hogy térjen vissza később, hogy további magyarázatokat adjon számára, hanem azért, mert a Maersk Air olyan dokumentumokat szolgáltatott, amelyek lehetővé tették a megállapodások pontos kiterjedésének megállapítását.

216 Ezzel ellentétben a Bizottság a felperes esetében két ok miatt utasította el a bírság csökkentését:

– egyrészt az SAS által rendelkezésre bocsátott információk csak annak megerősítésére szolgáltak, amit a Bizottság már tudott;

– másrészt az SAS a kiegészítő dokumentumokat a vizsgálat után nem önként, hanem a információkérését követően bocsátotta rendelkezésre.

- 217 Ezért meg kell állapítani, hogy a felperes semmilyen kézzelfogható bizonyítékot nem szolgáltatott, amely megalapozná a kiegészítő bírságcsökkentés elutasítása két okának megtámadását.
- 218 Egyrészt nem tagadta, hogy e dokumentumokat csak a információkérést követően bocsátotta rendelkezésre. Az ítélezési gyakorlat értelmében azonban a vizsgálat során tanúsított olyan együttműködés, amely nem haladja meg azt, amire a vállalkozások a 17. rendelet 11. cikkének (4) és (5) bekezdése vagy az ágazati különös rendeletek megfelelő rendelkezései szerint amúgy is kötelesek, nem jogosít fel a bírság csökkentésére (az Elsőfokú Bíróság T-317/94. sz., Weig kontra Bizottság ügyben 1998. május 14-én hozott ítéletének [EBHT 1998., II-1235. o.] 238. pontja és a CMA CGM és társai kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 75. pontban hivatkozott ítélet 303. pontja).
- 219 Másrészt a felperes egyetlen olyan dokumentumot sem nevez meg, amelyet a Bizottság rendelkezésére bocsátott, és amely lehetővé tette számára a jogsértés fennállásának megállapítását, és egyetlen olyan dokumentumot sem, amely a megtámadott határozat alapjául szolgált volna, vagy ahhoz akár csak felhasználták volna.
- 220 Egyebekben a felperes által említett egyetlen intézkedés sem igazolhatja a bírság együttműködés alapján, illetve – általánosabban – enyhítő körülmények alapján történő csökkentését.
- 221 Ebből következik, hogy a harmadik jogalap első részét el kell utasítani.

A második részről: az SAS megtámadott határozatot követő intézkedéseiről

– A felek érvei

- 222 A felperes előadja, hogy a közösségi bíróságnak, korlátlan felülvizsgálati jogköre alapján, lehetősége van a Bizottság határozatát követően felmerült tények, különösen az érintettnek a bírságról szóló határozatot követően tanúsított magatartásának a figyelembevételére (a Bíróság 6/73. és 7/73. sz., Istituto Chemioterapico Italiano és Commercial Solvents kontra Bizottság ügyben 1974. március 6-án hozott ítélete [EBHT 1974., 223. o.] és az Elsőfokú Bíróság T-275/94. sz., CB kontra Bizottság ügyben 1995. július 14-én hozott ítéletének [EBHT 1995., II-2169. o.] 64. pontja). A felperes szerint a megtámadott határozatot követő intézkedései, amelyek első alelnöke és a teljes igazgatóság visszahívásához vezettek, megalapozzák a kiszabott bírság jelentős csökkentését. Ezenkívül szerinte a megfeleléségi program végrehajtását enyhítő körülményként kellett volna figyelembe venni (az Elsőfokú Bíróság T-77/92. sz., Parker Pen kontra Bizottság ügyben 1994. július 14-én hozott ítélete [EBHT 1994., II-549. o.]).
- 223 A felperes azon az állásponton van, hogy a megtámadott határozatot követően foganatosított intézkedései kivételesek voltak. A teljes igazgatóság lemondása, valamint az első alelnök visszahívása egy társaság számára szélsőséges intézkedéseket jelent, és hatékony eszköze annak, hogy más társaságokat elrettentsen a közösségi versenyszabályok jövőbeni megsértésétől.
- 224 A Bizottság úgy véli, hogy a felperes által hivatkozott körülmények semmilyen módon nem igazolják a vele szemben kiszabott bírság összegének csökkentését, és hogy a hivatkozott ítélkezési gyakorlat nem irányadó a jelen ügyben.

– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja

- 225 Először is meg kell jegyezni, hogy azok az intézkedések, amelyeket egy vállalkozás a vele szemben hozott határozat elfogadását követően hozott, semmiképpen nem befolyásolhatják e határozat jogszerűségét, mivel ez utóbbi jogszerűségét az elfogadásakor fennálló ténybeli és jogi helyzet alapján kell megítélni.
- 226 Ezért a felperes kérelmét legfeljebb az Elsőfokú Bíróságra az EK 229. cikk alapján ruházott korlátlan felülvizsgálati jogkör keretén belül lehet megvizsgálni.
- 227 Először meg kell állapítani, hogy a felperes által hivatkozott ítéletek egyike sem értelmezhető úgy, hogy a vállalkozással szemben kiszabott bírságot – a vállalkozásnak a határozat kibocsátását követő magatartása alapján – alapvetően csökkenteni lehet. Az Istituto Chemioterapico Italiano és Commercial Solvents kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 222. pontban hivatkozott ítéletben a Bíróság a bírság csökkentését a határozatnak a Bizottság rovására írható késedelmes elfogadására alapította, mondván, hogy a jogsértés rövidebb ideig tartott volna, és a bírság alacsonyabb lett volna, ha a Bizottság korábban cselekszik, és a sérelmezett magatartás káros hatásai korlátozottak voltak, mivel a felperes eleget tett a határozat rendelkezéseinek. A CB kontra Bizottság ügyben hozott, a fenti 222. pontban hivatkozott ítéletben az Elsőfokú Bíróság csupán hivatkozott az Istituto Chemioterapico Italiano és Commercial Solvents ügyben hozott ítéletre, de nem csökkentette a bírság összegét a határozat elfogadását követően mutatott magatartásra tekintettel, amit egyebekben nem is kérelmeztek.
- 228 Ebből következik, hogy – a felperes előadásaival ellentétben – az ítélkezési gyakorlatból nem következik, hogy a vállalkozással szemben kiszabott bírságot

csökkenteni lehet a vállalkozásnak a határozat kibocsátását követő magatartására tekintettel. Ilyen csökkentést a közösségi bíróság, amennyiben lehetséges lenne, mindenképpen csak nagy elővigyázatosság mellett és egészen különleges körülmények között alkalmazhatna, különösen azért, mert ez a gyakorlat úgy lenne értelmezhető, mintha arra buzdítaná a vállalkozásokat, hogy – a határozatot követő megváltozott magatartásuk alapján a bíróság esetleges csökkentésére számítva – jogsértéseket kövessenek el.

- 229 A jelen ügyben a felperes által előadott egyetlen körülmény sem alkalmas a bíróság csökkentésének igazolására.
- 230 Ebből következik, hogy a felperesnek a harmadik jogalap második részében előadott érveit, és így az egész harmadik jogalapot el kell utasítani.

A felperesre kiszabott bírság összegének növelésére irányuló bizottsági kérelemről

- 231 A Bizottság előadja, hogy válaszában a felperes vitatott a jogsértés terjedelmére és jellegére vonatkozó bizonyos megállapításokat, miközben 10%-os bírságcsökkentést kapott azért, mert nem vitatta a kifogásközlés tényállását; a Bizottság ezért kéri, hogy az Elsőfokú Bíróság – a teljes körű mérlegelési jogkörével élve – a bírság növelésével büntesse ezt a jogellenes magatartást.
- 232 E tekintetben először arra kell felhívni a figyelmet, hogy az engedékenységi közlemény E része 4. pontjának második francia bekezdése értelmében: „[h]a egy

vállalkozás, amellyel szemben alacsonyabb bírságot szabtak ki, mert nem vitatta a tényállást, a tényállást először az Elsőfokú Bíróság előtti megsemmisítés iránti eljárásban vitatja, a Bizottság alapvetően kérelmezi az általa a vállalkozással szemben kiszabott bírság összegének növelését”. Ezt meghaladóan a rendelet 14. cikke értelmében „[az Elsőfokú Bíróság] a[z EK 229. cikk] értelmében teljes körű mérlegelési jogkörrel rendelkezik azon határozatok ellen indított keresetek tekintetében, amelyekben a Bizottság bírságot vagy kényszerítő bírságot szabott ki; a Bíróság visszavonhatja, csökkentheti vagy növelheti a kirótt bírságot vagy kényszerítő bírságot”. Így az Elsőfokú Bíróság a „grafitelektrodák”-ügyben (417. és 418. pont) figyelembe vette, hogy a felperes bizonyos tényeket vitatott előtte, amelyeket a közigazgatási eljárás során elismert; ezért az Elsőfokú Bíróság mérsékelte a felperes együttműködése alapján biztosított csökkentést.

- 233 Ezért azt kell megvizsgálni, hogy, mint azt a Bizottság előadja, igazolják-e a körülmények a felperes együttműködése miatt biztosított 10%-os csökkentés mérséklését.
- 234 A jelen ügyben arra kell felhívni a figyelmet, hogy a felperes keresetében nem közvetlenül vitatja azokat a tényeket, amelyeket a kifogásközlésben felróttak neki, és amelyek alapján megállapították az EK 81. cikk megsértését, mivel kérelmei nem a megtámadott határozat megsemmisítésére – amennyiben abban megállapításra került, hogy jogsértést követett el –, hanem a vele szemben kiszabott bírság csökkentésére irányulnak.
- 235 Mindenesetre a Bizottság előadja, hogy a felperes vitatott bizonyos, a jogsértés terjedelmére és jellegére vonatkozó megállapításokat, és úgy véli, hogy a felperes ezáltal jogellenes magatartást tanúsít, amelyet a kiszabott bírság összegének növelésével kell büntetni.

236 Ezért azt kell vizsgálni, hogy a felperes – ahogy azt a Bizottság állítja – vitatja-e azon tények helyességét, amelyekre a Bizottság a kifogásait alapította, és amelyeket a felperes a pert megelőző eljárás során elismert.

237 A Bizottság e tekintetben rámutat arra, hogy a felperes úgy érvel válaszában, hogy „a jelen ügyben a felek között kötött megállapodást csak részben hajtották végre, mivel az csak három, a Bizottság által is megnevezett különös útvonalat (Koppenhága–Stockholm, Koppenhága–Velence és Billund–Frankfurt) érintett”, hogy „a felek szándéka jóval korlátozottabb volt annál, mint amit a Bizottság gondol, mivel csak három útvonal volt érintett” és hogy „a Koppenhága–Oslo-útvonal soha nem volt a piacfelosztás tárgya”, miközben a „[megtámadott] határozat a (62)–(64) [preambulumbekezdésében] és 1. cikkében nyilvánvalóan kifejti, hogy a felek egy olyan általános piacfelosztási megállapodást kötöttek, amelynek célja – az SAS és a Maersk Air közötti potenciális verseny korlátozásával – a Dániából induló és oda érkező teljes légi forgalom befolyásolása volt”.

238 Annak megítéléséhez, hogy a felperes visszavonja-e a bírság csökkentését eredményező egyetértését, az Elsőfokú Bíróság előtti érvelését nem a megtámadott határozat szerinti megállapításokkal, hanem azokkal az állításokkal kell összehasonlítani, amelyeket a közigazgatási eljárás során tett.

o

239 A kifogásközlés szerint a kartell résztvevői egy általános és három különös útvonalra vonatkozó piacfelosztó megállapodást kötöttek. Ezt meghaladóan a kifogásközlés 74. pontja értelmében:

„Ha egy megállapodás már annak a körülménynek következtében, hogy a verseny korlátozását célozza, az EK 81. cikk (1) bekezdésének tilalma alá esik, meg kell

állapítani, hogy a szóban forgó megállapodások – hatásukban – a verseny jelentős korlátozásához vezetnek. Mindazonáltal a piacra gyakorolt hatásuk nem mindenhol ugyanolyan. A Koppenhága–Stockholm- és a Billund–Frankfurt-útvonalon a már kialakult versenyt korlátozták; a Koppenhága–Velençe-útvonalon csak potenciális versenyről van szó. Az általános piacfelosztó megállapodás tehát a felek közötti potenciális versenyt is korlátozza.”

240 Ezért abból lehet kiindulni, hogy a Bizottság a kifogásközlésben bizonyos mértékig arra a következtetésre jutott, hogy az általános megállapodást nemcsak megkötötték, hanem részben végre is hajtották, és annak hatása volt a piacra.

241 A felperesnek az Elsőfokú Bíróság előtti beadványaiban kifejtett érvelései bizonyos mértékig úgy érthetőek, hogy a felperes nemcsak az általános megállapodás hatásait, hanem végrehajtását, sőt megkötését is vitatja. Az Elsőfokú Bíróság írásbeli kérdéseire adott válaszokból és a tárgyaláson tett nyilatkozatokból nyilvánvaló azonban, hogy a felperes megerősítette, hogy nem vitatja sem azt, hogy a felek egy általános piacfelosztási megállapodást kötöttek, sem azt, hogy a felek ezt végre kívánták hajtani, hanem csak azt kérdőjelezi meg, hogy az általános megállapodás hatást gyakorolt a piacra. A felperes azonban – a kifogásközlésben leírt tények és jogsértések elismerése mellett – már az e kifogásközlésre adott válaszában kifejtette, hogy e jogsértések nem gyakoroltak hatást a piacra.

242 Ebből következik, hogy a felperesnek e kereset keretében kifejtett érvelése nem értelmezhető egyetértésének olyan visszavonásaként, amely igazolhatná a Bizottság által számára biztosított 10%-os bírságcsökkentés mérséklését.

243 A Bizottság erre vonatkozó kérelmét ezért el kell utasítani.

244 Mindezekből következik, hogy a felperesnek a vele szemben kiszabott bírság csökkentésére irányuló jogalapjait és érveit el kell utasítani.

245 Ilyen körülmények között az Elsőfokú Bíróság – korlátlan mérlegelési jogköre keretén belül – azt az álláspontot képviseli, hogy a felperessel szemben kiszabott bírság nagysága megfelelő, figyelembe véve egyrészt a jogsértésnek a megtámadott határozatban megállapított súlyosságát és időtartamát, másrészt azt, hogy a felek teljes mértékben tudatában voltak magatartásuk versenyellenes jellegének, és úgy intézték ügyeiket, hogy ne hagyjanak írásos nyomot, és így a Bizottság előtt rejtve maradjon a megállapodásuk tényleges terjedelme, miközben megállapodásuk egyéb részeit bejelentették a Bizottságnak, harmadrészt pedig a felperes nagyságát és piaci pozícióját.

246 Ebből következően a keresetet el kell utasítani.

A költségekről

247 Az eljárási szabályzat 87. cikkének 2. §-a alapján az Elsőfokú Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte. Mivel a felperes minden kérelme tekintetében pervesztes lett, kötelezni kell a saját és a Bizottság költségeinek viselésére.

A fenti indokok alapján

AZ ELSŐFOKÚ BÍRÓSÁG (harmadik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) **A keresetet elutasítja.**

- 2) **A felperes maga viseli saját költségeit, valamint a Bizottságnál felmerült költségeket.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Kihirdetve Luxembourgban, a 2005. július 18-i nyilvános ülésen.

H. Jung

hivatalvezető

M. Jaeger

elnök

Tartalomjegyzék

Jogi háttér	II - 2927
A jogvita alapját képező tényállás	II - 2928
Eljárás és a felek kérelmei	II - 2934
A jogkérdésről	II - 2936
Az első jogalapról: a jogsértés súlyosságának helytelen megítélése	II - 2936
A felek érvei	II - 2936
– Az első részről: a jogsértések minősítése	II - 2937
– A második részről: jogsértések tényleges hatása	II - 2939
– A harmadik részről: a jogsértések földrajzi kiterjedése	II - 2941
– A negyedik részről: a jogsértésből származó előnyök	II - 2943
– Az ötödik részről: az érintett forgalom	II - 2945
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 2946
– Előzetes megjegyzések	II - 2946
– A jogsértés jellegéről	II - 2951
– Az érintett földrajzi piac méretéről	II - 2955
– A piacra gyakorolt hatásról	II - 2959
– A „görög kompok”-üggyel való összehasonlításról	II - 2968
– A jogsértés minősítésére vonatkozó végkövetkeztetés	II - 2971
– A forgalom figyelembevételéről	II - 2976

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM KONTRA BIZOTTSÁG

A második jogalapról: a jogsértés időtartamának helytelen megítélése	II - 2981
A felek érvei	II - 2981
Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 2983
A harmadik jogalapról: az enyhítő körülmények hibás értékelése	II - 2988
Az első részről: az SAS-nek a Bizottsággal való együttműködése	II - 2988
– A felek érvei	II - 2988
– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 2991
A második részről: az SAS megtámadott határozatot követő intézkedéseiről ..	II - 2996
– A felek érvei	II - 2996
– Az Elsőfokú Bíróság álláspontja	II - 2997
A felperesre kiszabott bírság összegének növelésére irányuló bizottsági kérelemről ..	II - 2998
A költségekről	II - 3002