

SODBA SODIŠČA PRVE STOPNJE (tretji senat)

z dne 18. julija 2005*

V zadevi T-241/01,

Scandinavian Airlines System AB, s sedežem v Stockholmu (Švedska), ki jo zastopa M. Kofmann, odvetnik, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožeča stranka,

proti

Komisiji Evropskih skupnosti, ki jo zastopata P. Oliver in W. Wils, zastopnika, z naslovom za vročanje v Luxembourg,

tožena stranka,

Zaradi predloga za razglasitev ničnosti člena 2 Odločbe 2001/716/ES z dne 18. julija 2001 o postopku uporabe člena 81 Pogodbe ES in člena 53 Sporazuma EGP (zadevi COMP.D.2 37.386 – SAS/Maersk Air in COMP.D.2 37.386 – Sun-Air

* Jezik postopka: angleščina.

proti SAS in Maersk Air) (UL L 264, str. 15) v delu, v katerem je globa, naložena tožeči stranki, določena na 39.375.000 EUR in, podredno, predloga za znizanje navedene globe,

SODIŠČE PRVE STOPNJE
EVROPSKIH SKUPNOSTI (tretji senat),

v sestavi J. Azizi, predsednik, M. Jaeger in F. Dehousse, sodnika,

sodni tajnik: H. Jung,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 24. junija 2004

izreka naslednjo

Sodbo

Pravni okvir

- ¹ Na podlagi člena 4(1) Uredbe Sveta (EGS) št. 3975/87 z dne 14. decembra 1987 o postopku za uporabo pravil o konkurenci za podjetja v sektorju zračnega prevoza (UL L 374, str. 1; v nadaljevanju: Uredba), ki je veljala, ko so nastala dejstva, lahko

Komisija, če ugotovi kršitev člena 81(1) Pogodbe, od zadevnih podjetij z odločbo zahteva, naj to kršitev odpravijo.

- 2 V členu 12(2) Uredbe je določeno, da lahko Komisija podjetjem ali podjetniškim združenjem z odločbo naloži globo od 1000 do 1 milijona EUR ali v znesku, ki to višino presega, vendar ne za več kakor 10 % od skupnega prometa, ki so ga v prejšnjem poslovnem letu ustvarila podjetja, vpletena v kršitev, s katero ali namerno ali iz malomarnosti kršijo člen 81(1) Pogodbe. Pri določanju višine globe se upoštevata teža in trajanje kršitve.
- 3 V obvestilu, ki je bilo objavljeno v Uradnem listu (UL 1998, C 9, str. 3), je Komisija predstavila Smernice o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 15(2) Uredbe Sveta št. 17 z dne 6. februarja 1962, Prve Uredbe o izvajanju členov [81] in [82] Pogodbe (UL L 13, str. 204), in člena 65(5) Pogodbe ESPJ (v nadaljevanju: Smernice).
- 4 V Obvestilu z dne 18. julija 1996 o nenalaganju ali zmanjševanju glob v primerih omejevalnih sporazumov (UL C 207, str. 4, v nadaljevanju: Obvestilo o ugodni obravnavi) je Komisija natančno opredelila pogoje, pod katerimi bodo lahko podjetja, ki bodo med preiskavo sodelovala z njo, oproščena plačila globe ali jim bo priznано zmanjšanje globe.

Dejansko stanje

- 5 Scandinavian Airlines System AB (v nadaljevanju: SAS ali tožeča stranka), glavna skandinavska letalska družba, je konzorcij, ki ga nadzirajo Scandinavian Airlines

System Sverige AB, Scandinavian Airlines System Danmark A/S in Scandinavian Airlines System Norge ASA ter 50 % vsake od navedenih treh družb nadzira država, 50 % pa zasebni sektor. Je članica Star Alliance in zagotavlja redne lete za 105 destinacij (40 v Skandinaviji, 56 v preostalih delih Evrope in 9 zunaj Evrope). V letnem poročilu SAS za leto 2000 je navedeno, da je promet te družbe znašal 4,917 milijarde eurov.

- 6 Maersk Air A/S je danska letalska družba pod nadzorom skupine A. P. Møller, ki se ukvarja tudi z dejavnostmi v drugih sektorjih, kot so pomorski prevoz, nafta in plin. Skupina A. P. Møller poleg tega nadzira tudi angleško družbo Maersk Air Ltd. Maersk Air A/S in Maersk Air Ltd, ki skupaj tvorita družbo Maersk Air, katere promet je leta 2000 znašal 458,6 milijonov EUR. Maersk Air A/S (v nadaljevanju: Maersk Air) zagotavlja štiri notranje povezave na Danskem in petnajst mednarodnih rednih povezav z odhodom iz Københavna in Billunda ter s prihodom v isti mesti.

- 7 Družbi SAS in Maersk Air sta z dopisom z dne 8. marca 1999 Komisiji priglasili sporazum o sodelovanju z dne 8. oktobra 1998 ter pet dodatnih sporazumov, da bi pridobili negativni izvid in/ali izvzetje na podlagi člena 3(2) oziroma člena 5 Uredbe.

- 8 Sporazum o sodelovanju, ki je začel veljati 28. marca 1999, vključuje dva velika sklopa:
 - (a) delitev kod letov na nekaterih povezavah, ki jih zagotavlja Maersk Air (štiri notranje in devet mednarodnih povezav), kar je družbi SAS omogočilo prodajo sedežev na letih z deljenimi kodami;

- (b) sodelovanje v programu zvestobe, v sklopu katerega lahko potniki na letih družbe Maersk Air pridobijo točke v okviru programa zvestobe družbe SAS (program „EuroBonus“) in obratno: člani programa EuroBonus lahko pridobljene točke zamenjajo za letalske vozovnice za lete družbe Maersk Air. Sodelovanje v sklopu programa zvestobe vključuje vse povezave družbe Maersk Air.
- 9 V pet dodatnih sporazumov so vključena tehnična in finančna pojasnila, potrebna za izvajanje navedenih dveh sklopov glavnega sporazuma.
- 10 Majhna danska letalska družba Sun-Air of Scandinavia je 23. novembra 1998 pri Komisiji vložila pritožbo glede sodelovanja med družbama SAS in Maersk Air, ki je bila registrirana 7. januarja 1999.
- 11 Komisija je med predhodno poizvedbo ugotovila, da prigrasitev le delno kaže na sporazume, sklenjene med družbama. Ugotovila je, da je uveljavitev sporazuma o sodelovanju potekala sočasno z umikom družbe Maersk Air s povezave med Köbenhavnom in Stockholmom, pri kateri je ta družba do takrat tekmovala z družbo SAS. Poleg tega se je izkazalo, da je v istem času družba SAS prenehala zagotavljati svoje storitve pri povezavi med Köbenhavnom in Benetkami, medtem ko je družba Maersk Air začela zagotavljati to povezavo. Končno, odkar je družba SAS opustila povezavo med Billundom in Frankfurtom, je družba Maersk Air edini letalski prevoznik, ki zagotavlja to povezavo. Navedeni vstopi in opustitve Komisiji niso bili priglašeni.
- 12 Z odločbo z dne 9. junija 2000 je Komisija odredila, da morajo družbi SAS in Maersk Air ter skupina A. P. Møller dovoliti preiskave na podlagi člena 14(3) Uredbe št. 17 in člena 11(3) Uredbe.

- 13 Dokumenti, odkriti med preiskavo 15. in 16. junija 2000, so potrdili, da je sporazum, ki sta ga sklenili družbi SAS in Maersk Air, pokrival območje, širše od območja, ki sta ga udeleženci sporazuma priglasili Komisiji. Dokumenti so namreč razkrili, da se je s sporazumom, ki ni bil priglašen Komisiji, družba SAS zavezala, da ne bo zagotavljala povezav z odhodom z Jutlandije, ki jih zagotavlja družba Maersk Air, medtem ko je ta družba obljubila, da ne bo začela ponujati storitev na povezavah z odhodom iz Köbenhavna, ki jih zagotavlja ali želi zagotavljati družba SAS, hkrati pa je družba Maersk Air opustila povezavo med Köbenhavnom in Stockholmom, družba SAS pa povezavo med Köbenhavnom in Benetkami ter Billundom in Frankfurtom; s tem sta si družbi vzajemno prepustili ekskluzivnost pri zagotavljanju zadevnih povezav.
- 14 Družba Maersk Air je 22. junija 2000 Komisiji na svojo pobudo predložila dodatne podatke, ki jih je do takrat na domu hranil eden od njenih nekdanjih uslužbencev.
- 15 Z dopisom z dne 24. avgusta 2000 je družba SAS Komisiji na njeno zahtevo za informacije z dne 1. avgusta 2000 predložila spis, označen z zaznamkom „zasebni spisi“. Z dopisom z dne 13. septembra 2000 je družba SAS Komisiji predložila še druga spisa, ki sta bila razkrita po vrnitvi nekaterih uslužbencev z letnega dopusta.
- 16 Z dopisom z dne 12. oktobra 2000 sta družbi SAS in Maersk Air vložili dodatno priglasitev, da bi Komisija lahko upoštevala spremembe, do katerih je prišlo med njunim sodelovanjem in so zadevale predvsem načrtovanje prometa obeh družb.

- 17 Komisija je 31. januarja 2001 sprožila postopek za uporabo člena 81 ES in člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) ter na družbi SAS in Maersk Air na podlagi členov 3(1) in 16(1) Uredbe naslovila obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah. To se je nanašalo na vidike sodelovanja, ki niso bili priglašeni in jih je Komisija odkrila med preiskavo, ter na vidike, ki so bili priglašeni, vendar jih ločeno od nepriglašanih vidikov, kakršno je sodelovanje na povezavah med Billundom in Frankfurtom ter Københavnom in Benetkami, ni bilo mogoče razumeti. Prva sklepa, ki ju je podala Komisija v tem obvestilu, sta bila, da sta družbi SAS in Maersk Air kršili člen 81 ES in člen 53 Sporazuma EGP ter da je to kršitev prava Skupnosti mogoče šteti za zelo resno. Komisija je stranki poleg tega obvestila, da jima namerava naložiti plačilo globe.
- 18 Udeleženci omejevalnega sporazuma sta v ločenih odgovorih na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki sta bila oba opremljena z datumom 4. april 2001, priznali dejstva in obstoj kršitev, opisanih v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah, ter navedli, da ne nameravata zahtevati zaslišanja.
- 19 Družbi SAS in Maersk Air sta kljub temu oblikovali nekaj stališč, v katerih sta se omejili na elemente, kot sta teža in trajanje kršitev, ki bi lahko vplivali na izračun globe.
- 20 Po končanem postopku je Komisija sprejela Odločbo 2001/716/ES z dne 18. julija 2001 o postopku uporabe člena 81 Pogodbe ES in člena 53 Sporazuma EGP (zadeva COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air in zadeva COMP.D.2. 37.386 – Sun-Air proti SAS in Maersk Air, UL L 265, str. 15, v nadaljevanju: izpodbijana odločba).

21 V izpodbijani odločbi je navedeno:

„Člen 1

Družbi [...] SAS in [...] Maersk Air sta kršili člen 81 [ES] in člen 53 Sporazuma EGP, ker sta sklenili:

- (a) splošni sporazum o razdelitvi trgov, s katerim je bilo določeno, da družba SAS ne bo zagotavljala povezav z Jutlandije, ki jih zagotavlja Maersk Air, medtem ko družba Maersk Air ne bo začela ponujati storitev na povezavah z odhodom iz Københavna, ki jih zagotavlja ali želi zagotavljati SAS, ter sporazum za zagotovitev upoštevanja razdelitve notranjih povezav;

- (b) posebne sporazume o razdelitvi trga glede nekaterih mednarodnih povezav, predvsem:
 - (i) sporazum, na podlagi katerega naj bi družba Maersk Air od 28. marca 1999 naprej za nadomestilo prenehala zagotavljati povezavo med Københavnom in Stockholmom;

 - (ii) sporazum, na podlagi katerega naj bi družba SAS kot nadomestilo za to, da družba Maersk Air opusti povezavo med Københavnom in Stockholmom, ob koncu marca ali na začetku aprila 1999 opustila povezavo med Københavnom in Benetkami, medtem ko bi to povezavo sočasno začela zagotavljati družba Maersk Air;

- (iii) sporazum, na podlagi katerega naj bi družba SAS z januarjem 1999 opustila ponudbo letov med Billundom in Frankfurtom.

Člen 2

Zaradi kršitev iz člena 1(a) se družbi SAS naloži plačilo globe v višini 39.375.000 eurov [...], družbi Maersk Air pa plačilo globe v višini 13.125.000 eurov [...]"

Postopek in predlogi strank

- 22 Tožeča stranka je 2. oktobra 2001 v sodnem tajništvu Sodišča prve stopnje vložila to tožbo.
- 23 Na podlagi poročila sodnika poročevalca je Sodišče prve stopnje (tretji senat) odločilo začeti ustni postopek in na podlagi ukrepov procesnega vodstva stranki pozvalo, naj odgovorita na nekatera pisna vprašanja in predložita določene dokumente. Stranki sta se na poziv odzvali v določenem roku.
- 24 Stranki sta na obravnavi 24. junija 2004 podali ustne navedbe in odgovorili na vprašanja Sodišča prve stopnje.

25 Tožeča stranka Sodišču prve stopnje predlaga, naj:

- delno razveljavi izpodbijano odločbo, ker je globa, ki ji je naložena v členu 2 te odločbe, pretirana;

- podredno, zniža znesek globe, kolikor se mu to zdi primerno;

- Komisiji naloži plačilo stroškov.

26 Komisija Sodišču prve stopnje predlaga, naj:

- tožbo zavrne;

- tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

27 V dupliki Komisija opozarja, da tožeča stranka izpodbija nekatere ugotovitve, ki se nanašajo na obseg in naravo kršitve, medtem ko je v vlogi trdila, da ne bo izpodbijala okoliščin kršitve, in ji je bilo zato priznано 10-odstotno zmanjšanje globe, ker ni izpodbijala resničnosti dejstev iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah. Komisija

meni, da tožeča stranka s tem ravna krivdno, zato bi bilo treba povečati globo, ki ji je bila naložena, in opozarja, da ima Sodišče prve stopnje neomejeno pristojnost za sprejetje takega ukrepa.

Pravno stanje

- 28 Tožeča stranka za začetek poudarja, da izpodbijane odločbe ne izpodbija glede trditve, da je kršila pravila o konkurenci, temveč izpodbija samo nekatere elemente, ki bi lahko vplivali na izračun globe, katere plačilo ji je bilo naloženo.
- 29 Tožeča stranka v podporo tožbi navaja tri tožbene razloge. Prvi tožbeni razlog se nanaša na kršitev člena 12(2) Uredbe in Smernic ter zadeva presojo teže kršitve. Drugi tožbeni razlog se nanaša na kršitev člena 12(2) Uredbe in zadeva opredelitev trajanja kršitve. V okviru tretjega tožbenega razloga tožeča stranka trdi, da Komisija ni upoštevala ali je napačno upoštevala olajševalne okoliščine, na podlagi katerih bi morala izračunati precejšnje zmanjšanje osnovne globe.

Prvi tožbeni razlog: napaka pri presoji teže kršitve

Trditve strank

- 30 Tožeča stranka trdi, da je Komisija kršila člen 12 Uredbe in Smernic, ker je zadevne kršitve opredelila kot „zelo resne“, čeprav so bile samo „resne“. Ta tožbeni razlog se

deli na pet delov, povezanih z opredelitvijo kršitev, njihovim dejanskim vplivom, geografskim obsegom, dobičkom, ki so ga zadevne kršitve prinesle, in upoštevanim prometom.

— Prvi del tožbenega razloga: opredelitev kršitev

31 Prvič, tožeča stranka trdi, da kršitve, ki jih je storila, po teži ne dosegajo kršitev, ki jih Komisija običajno opredeli kot „zelo resne“. V odločbah Komisije in še posebej v odločbah, na katere se ta sklicuje v Smernicah, ter v sodni praksi Sodišča prve stopnje in Sodišča, naj bi namreč kršitve, opredeljene kot „zelo resne“, vedno zadevale skupni trg v celoti ali vsaj velik del tega trga, poleg tega naj bi bilo tudi predvideno, da so na tem trgu povzročile dejansko precejšnjo škodo konkurenci. Tožeča stranka poudarja, da so v Smernicah razdelitve trga sicer res navedene kot primeri zelo resnih kršitev, vendar so bili kot taki opredeljeni samo obsežni in dolgotrajni omejevalni sporazumi. Ta analiza naj bi se skladala s prakso, ki naj bi izhajala iz nedavnih zadev o razdelitvi trga, na primer zadev, v katerih so bile izrečene t. i. sodbe *Lizin*, *Brezšivne jeklene cevi* in *Cevi za mestno toplovodno ogrevanje*. V zadevnem primeru pa naj nepriglašeni vidiki sodelovanja kljub relativni pomembnosti nekaterih zračnih povezav, na katere se nanaša kršitev, ne bi imeli tako obsežnih in resnih učinkov.

32 Tožeča stranka opozarja, da je Sodišče natančno opredelilo, da se o teži kršitve presoja glede na številne dejavnike, katerih narava se spreminja glede na vrsto kršitve in okoliščine v posameznem primeru (sodba Sodišča z dne 7. junija 1983 v združenih zadevah *Musique Diffusion française* in drugi proti Komisiji, od 100/80 do 103/80, *Recueil*, str. 1825, točki 120 in 129). Tožeča stranka meni, da ima Komisija pri opredelitvi teže kršitve sicer res določeno diskrecijsko pravico, vendar je bila po njenem mnenju ta pravica s sprejetjem Smernic precej omejena. Čeprav so

v metodo, ki jo Komisija uporablja na podlagi Smernic, vključeni še drugi elementi razen narave kršitve, presoja teže kršitve ne bi smela temeljiti samo na opredelitvi ravnanja, ne da bi se upošteval tudi njegov vpliv. Nasprotno tožeča stranka meni, da samo dejstvo, da določena kršitev *per se* ali „očitna“ kršitev neizpodbitno spada na področje uporabe člena 81 ES (s čimer se glede razdelitve trgov strinja), še ne omogoča neposredne presoje teže te kršitve, ko gre za določanje višine globe.

33 Drugič, tožeča stranka meni, da je mogoče zadevni primer primerjati s primerom, v katerem je bila sprejeta Odločba Komisije v zadevi Grške prevozne ladje (Odločba Komisije 1999/271/ES z dne 9. decembra 1998 o postopku uporabe člena [81] ES – IV/34.466, UL 1999, L 109, str. 24), ki je zadevala sporazum o določitvi cen za trajektne storitve med Grčijo in Italijo ter v kateri je Komisija – glede na omejen dejanski učinek kršitve na trg, okoliščino, da stranki nista v celoti uresničevali vseh sporazumov, in dejstvo, da je kršitev vplivala samo na omejen del skupnega trga – čeprav je menila, da predstavlja tak sporazum po naravi zelo resno kršitev prava Skupnosti, kljub temu sklenila, da gre samo za „resno“, in ne za „zelo resno“ kršitev pravil Skupnosti o konkurenci.

34 V zadevnem primeru tožeča stranka trdi, da Komisija ni predložila dokazov za zatrjevane učinke sporazuma niti za njihov vpliv glede trditve, da je razdelitev trgov med zadevnima družbama vplivala na številne druge letalske povezave. Tožeča stranka Komisiji predvsem očita, da v zadevnem primeru ni pravilno opredelila več kot treh trgov (tj. povezav med Københavnom in Stockholmom, Københavnom in Benetkami ter Billundom in Frankfurtom).

35 Teža kršitve naj bi bila odvisna od njenega geografskega vpliva in števila oseb, ki jih kršitev zadeva, in če bi se omejili samo na prvi dejavnik, bi to pomenilo, da se letalski sektor na splošno obravnava strožje kot na primer pomorski sektor. Tožeča stranka poudarja, da število potnikov pri treh letalskih povezavah, ki jih izpostavlja Komisija, tj. 1,082 milijona potnikov, potrjuje, da je zadevni primer primerljiv z zadevo Grške

prevozne ladje, v kateri je število potnikov znašalo 1,258 milijona. V obeh primerih naj bi bilo število potnikov v primerjavi s številom potnikov pri vseh letalskih povezavah na ozemlju EGP ter med EGP in tretjimi državami relativno nizko. Prav tako naj bi bil sporazum, sklenjen v zadevnem primeru, le delno uresničen, saj naj bi zadeval samo tri letalske povezave, ki jih je posebej izpostavila Komisija; to naj bi dokazovala predvsem okoliščina, da udeleženkama ni uspelo skleniti sporazuma o sodelovanju za povezavo med Københavnom in Birminghamom.

- 36 Po drugi strani naj primerjava geografskega vpliva kršitev iz zadevnega primera s kršitvami iz zadeve Volkswagen (Odločba Komisije 98/273/ES z dne 28. januarja 1998 o postopku uporabe člena [81] ES, IV/35.733 – VW, UL L 124, str. 60), na katero se sklicuje Komisija, ne bi bila smiselna, saj se za opredelitev zadevnega trga v obeh sektorjih, tj. sektorju zračnega prevoza v prvem primeru in sektorju distribucije avtomobilov v drugem primeru, uporabljajo zelo različne metode. Poleg tega naj okoliščina, da je Komisija v zadevi Volkswagen kršitev opredelila kot zelo resno, čeprav je zadevala samo Italijo, Nemčijo in Avstrijo, ne bi bila upoštevana tudi zaradi razlike v velikosti med temi tremi državami in Dansko.
- 37 Tretjič, tožeča stranka nazadnje opozarja, da je Komisija, čeprav je kršitve, ki sta jih storili družbi SAS in Maersk Air, opredelila kot „zelo resne“, kot izhodišče za izračun globe za družbo Maersk Air določila znesek 14 milijonov EUR. Ker je v Smernicah za kršitve, opredeljene kot zelo resne, določena najnižja globa 20 milijonov EUR, tožeča stranka meni, da stališče Komisije ni dosledno in da bi bilo treba kršitve obeh udeleženk sporazuma opredeliti kot resne.

— Drugi del tožbenega razloga: dejanski vpliv kršitev

- 38 Tožeča stranka trdi, da so imele kršitve, za katere nosi skupno odgovornost, le majhen negativen vpliv na upoštevene trge ali pa takega vpliva sploh niso imele.

Tožeča stranka glede tega trdi, da so bile vse spremembe programov letov vsake od strank podkrepjene z resnimi ekonomskimi in poslovnimi utemeljitvami ter da bi enostranske odločitve privedle do enakih sprememb. Pri tem navaja, da je družba SAS utrpela velike izgube pri povezavah med Köbenhavnom in Benetkami ter Billundom in Frankfurtom, medtem ko je imela družba Maersk Air izgube pri povezavi med Stockholmom in Köbenhavnom.

39 Tožeča stranka priznava, da je bila povezava med Köbenhavnom in Stockholmom „menjalno sredstvo“ v okviru pogajanj, vendar pri tem poudarja, da bi bilo v njenem interesu, da bi družba Maersk Air še naprej obratovala na tej povezavi s približno štirimi dnevnimi leti, saj sama ne more dobičkonosno izkoristiti celotnega potenciala prometa med Stockholmom in svojim vozliščem v Köbenhavnu.

40 Tožeča stranka trdi, da prav tako z ničimer ni mogoče dokazati, da so se pri povezavah, ki jih zadeva sodelovanje, cene nesorazmerno povišale. Za pravilno oceno teže kršitve bi bilo treba upoštevati vpliv na cene ali pa vsaj dokazati vpliv na količino prometa. Tožeča stranka glede tega trdi, da je študija, ki jo je naročila pri družbi Lexecon, da bi preučila dejanski vpliv sporazuma na druge povezave z odhodom na Danskem (razen treh povezav, ki jih omenja Komisija), pokazala, da je sporazum le malo prispeval k oslabitvi potencialnega konkurenčnega pritiska na družbo SAS in je imel le minimalen dejanski vpliv na cene. Primerjava med povezavo med Köbenhavnom in Stockholmom ter povezavama med Köbenhavnom in Oslom ter Stockholmom in Oslom naj bi pokazala, da so se cene nekaterih kategorij vozovnic med januarjem 1998 in marcem 2000 pri vseh treh povezavah (družba Maersk Air ne zagotavlja letov na dveh od njih) razvijale podobno.

41 Tožeča stranka trdi, da je njeno sodelovanje z družbo Maersk Air potnikom v več pogledih koristilo. Od preiskave naprej naj bi družbi SAS in Maersk Air sodelovanje omejili na „zakonite“ vidike, kot so delitev kod, program zvestobe, storitve zemeljske

oskrbe in gostiteljske storitve. Tožeča stranka meni, da imajo potniki od sodelovanja precejšnjo korist, predvsem glede odprtja ali ponovnega odprtja novih povezav, na primer med Københavnom na eni strani ter Atenami, Benetkami, Istanbulom in Kairom na drugi strani ter med Billundom in Dublinom, zanje pa sta dobrodošla tudi večja pogostnost letov in izboljšanje povezav pri obstoječih povezavah.

42 Tožeča stranka poudarja, da nobena od udeleženk sporazuma ni sprejela ali uresničila nobene odločitve, ki se ne bi skladala z njenim interesom. Tako naj bi sopogodbenici, ker nista našli skupnega jezika glede povezave med Københavnom in Birminghamom, spomladi leta 2000 sklenili, da bosta pri tej povezavi, pri kateri Maersk Air sodeluje z družbo British Airways, delovali kot neposredni konkurentki.

43 Končno tožeča stranka trdi, da je sporazum o razdelitvi trgov zadeval le omejen delež trga, čeprav sta ga stranki sklenili na splošno. Po eni strani naj ne bi nič kazalo na to, da bi stranki brez sporazuma na kateri koli drugi povezavi, razen treh posebej izpostavljenih povezavah, ravnali drugače. Po drugi strani naj se tudi pri treh povezavah, ki jih izpostavlja Komisija, spremembam programov prometa ne bi bilo mogoče izogniti.

— Tretji del tožbenega razloga: geografski obseg kršitve

44 Tožeča stranka meni, da trditev iz uvodne izjave 91 izpodbijane odločbe, da „geografski trg, ki ga je kršitev prizadela, [...] presega EGP“, ni jasna in ni dosledna. Taka trditev naj bi namreč temeljila na opredelitvi trga, ki ga je kršitev geografsko prizadela, kot geografskega območja, znotraj katerega so imeli učinki kršitev določen

vpliv. Tožeča stranka opozarja, da v uvodni izjavi 28 izpodbijane odločbe Komisija zatrjuje, da je treba z vidika stranke vsako kombinacijo kraja odhoda in kraja prihoda šteti kot ločen trg. Običajna metoda, ki jo uporablja Komisija za opredelitev trgov v zadevah, povezanih z zračnim prevozom, naj poleg tega ne bi privedla do opredelitve določenega geografskega območja, ampak prej do opredelitve linearne povezave od točke do točke. Tožeča stranka trdi, da Komisija razen treh upoštevni trgov (Köbenhavn–Stockholm, Köbenhavn–Benetke in Billund–Frankfurt) ne bi opredelila nobenega drugega trga in naj bi se zadovoljila samo s sklicevanjem na splošne kategorije, pri čemer naj bi omenjala veliko (čeprav nedoločno) število povezav s prihodom v Köbenhavn in Billund ter z odhodom iz istih mest. Komisiji naj torej ne bi uspelo ugotoviti in določiti več kot treh trgov.

45 Vsekakor naj Komisija ne bi dokazala obstoja trga, ki naj bi obsegal ves EGP, in naj ne bi obrazložila svoje trditve, da sporazum zadeva ali bi lahko zadeval vse povezave z odhodom z Danskega in s prihodom tja.

46 Poleg tega naj bi upoštevno ozemlje, ki ga je opredelila Komisija, vključevalo številne zračne povezave, pri katerih letov ne zagotavljata niti SAS niti Maersk Air in ki nimajo niti odhoda z Danskega niti prihoda tja. Tudi pri tem naj ne bi Komisija v nobenem pogledu dokazala, zakaj naj bi sporazum zadeval ali bi lahko zadeval te povezave.

47 Tožeča stranka trdi, da Komisija ni dokazala dejanskega vpliva kršitvenega sporazuma na kar nekaj zadevnih povezav, ki jih omenja le po kategorijah in nedoločno. Tožeča stranka trdi, da je bilo v študiji družbe Lexecon ugotovljeno, da je bil pri povezavah brez prekrivanja operacij, pri katerih je bila družba SAS izpostavljena le potencialni konkurenci družbe Maersk Air, vpliv sporazuma minimalen.

- 48 Tožeča stranka opozarja, da je Komisija v zadevi Grške prevozne ladje ugotovila, da je na področju prevoza geografski obseg kršitev omejen na povezave, ki jih protikonkurenčna praksa dejansko zadeva. V zadevnem primeru naj bi napačna presoja geografskega obsega sporazuma Komisijo privedla do napačne presoje teže kršitev.
- 49 Čeprav bi Sodišče prve stopnje menilo, da pojem „geografskega trga, ki ga je prizadela kršitev“, pomeni geografsko območje, na katerem so učinki kršitev imeli določen vpliv, naj obrazložitev ne bi bila primerna, saj naj v izpodbijani odločbi ne bi bilo navedeno, do kakšnih učinkov bi lahko prišlo na območju „EGP in zunaj njega“.
- 50 Tožeča stranka trdi, da Komisija poleg tega ni pravilno presodila geografskega vpliva kršitve.
- 51 Tožeča stranka meni, da kršitev ni imela tako velikega učinka, kot zatrjuje Komisija. Komisija bi morala na primer upoštevati neuspeli poskus družb SAS in Maersk Air, da bi uskladili urnike pri povezavi med Københavnom in Birminghamom. Ta primer naj bi dokazoval, da bi se, čeprav je bil sporazum o razdelitvi trga sklenjen na splošno, njegovi učinki čutili samo pri povezavah, pri katerih sta si udeleženci sporazuma dejansko konkurirali.

— Četrty del tožbenega razloga: dobiček, ki ga je prinesla kršitev

- 52 Tožeča stranka opozarja, da je mogoče na podlagi smernic osnovno globo povečati, da se preseže znesek dobičkov, pridobljenih protipravno kot rezultat kršitve. V zadevnem primeru naj bi Komisija uporabila te določbe in izračunala globo, ki jo

je naložila tožeči stranki, na podlagi ocene udeleženk omejevalnega sporazuma, oblikovane med pogajanjem, v skladu s katero naj bi umik družbe Maersk Air s povezave med Københavnom in Stockholmom za družbo SAS pomenil dodatnih [...] ¹ danskih kron (DKK) letnih prihodkov. V nasprotju s trditvijo Komisije v odgovoru na tožbo naj bi iz izpodbijane odločbe jasno izhajalo, da je Komisija dobiček, ki naj bi ga družba SAS pridobila s kršitvijo, dejansko ocenila na podlagi zneska [...] DKK.

53 Tožeča stranka zanika, da bi s kršitvijo pridobila dodatnih [...] DKK dobička.

54 Tožeča stranka glede tega najprej trdi, da znesek [...] DKK izhaja iz naključne pripombe enega od predstavnikov družbe Maersk Air med pogajanjem in ga družba SAS ni nikoli priznala.

55 V nasprotju s tem podatkom naj bi bilo tudi dejstvo, da se cene pri povezavi med Københavnom in Stockholmom niso razvijale drugače kot cene pri drugih primerljivih povezavah.

56 Tožeča stranka tudi trdi, da Komisija, ker se je omejila samo na povezavo med Københavnom in Stockholmom, v svoji presoji ni upoštevala posebne narave sektorja zračnega prevoza, ki deluje v omrežju. Omrežje v celoti bi bilo treba še posebej upoštevati pri povezavi med Københavnom in Stockholmom, pri kateri je 60 % prometa tranzitnega.

1 – Skriti zaupni podatki.

- 57 Tožeča stranka poleg tega trdi, da bi bilo v njenem interesu, da bi zaradi prezasedenosti povezave med Københavnom in Stockholmom družba Maersk Air nadaljevala izvajanje dejavnosti pri tej povezavi, kar je bilo njeno stališče že med pogajanjmi z družbo Maersk Air leta 1998. Poleg tega še dodaja, da v sorazmerno kratkem obdobju po umiku družbe Maersk Air družba SAS svojega omrežja še ni mogla popolnoma prilagoditi novim okoliščinam in zato zaradi prezasedenosti letov izgublja potnike, ki se preusmerjajo na konkurenčna omrežja.
- 58 Končno tožeča stranka trdi, da znesek [...] DKK izhaja iz dokumenta, ki ga ob objavi ni imela priložnosti komentirati, in da dejstvo, da družba SAS izjavam predstavnika družbe Maersk Air ni oporekala, še ne pomeni, da se z njimi strinja. V dokumentih, ki jih je glede teh pogajanj pripravila družba SAS, naj poleg tega ne bi bili omenjeni nobeni dodatni dohodki zaradi sporazuma o sodelovanju, temveč naj bi bilo, nasprotno, na podlagi teh dokumentov mogoče domnevati, da bi bilo koristno, da bi družba Maersk Air ostala pri povezavi med Københavnom in Stockholmom ter pomagala pri obvladovanju ozkih grl v prometnih konicah.
- 59 Tožeča stranka tudi navaja, da je mogoče iz izpodbijane odločbe sklepati, da znesek [...] DKK temelji na predvidenem povišanju cen za potnike pri povezavah med Københavnom in Stockholmom ter Københavnom in Oslom, čeprav zadnja povezava ni bila vključena v sporazum o razdelitvi. Če sklepanje Komisije uporabimo samo za povezavo med Københavnom in Stockholmom, ki šteje približno milijon potnikov, bi pravilni znesek znašal torej [...] DKK.

— Peti del tožbenega razloga: zadevni promet

- 60 Tožeča stranka meni, da bi morala Komisija – če bi Sodišče prve stopnje potrdilo njeno izbiro metode izračuna, ki temelji na zadevnem prometu, čeprav v Smernicah ta ni omenjen kot element izračuna globe – vsaj primerjati primerljive številke.

- 61 Tožeča stranka glede tega trdi, da je Komisija storila napako, ker je primerjala konsolidirani promet družbe SAS, ki znaša 4,917 milijarde EUR, s konsolidiranim prometom družbe Maersk Air, ki je 10,7-krat nižji, ne da bi upoštevala tudi dejstvo, da je Maersk Air del skupine A. P. Møller, katere promet je približno dvakrat višji od prometa družbe SAS.
- 62 Komisija izpodbija utemeljenost trditev tožeče stranke in predlaga zavrnitev tožbenega razloga.

Presoja Sodišča prve stopnje

- 63 V okviru prvega tožbenega razloga, v skladu s katerim naj bi Komisija kršitve napačno opredelila kot „zelo resne“, čeprav so bile samo „resne“, tožeča stranka podaja več očitkov in utemeljitev, razdeljenih na pet delov, ki pa se, čeprav so med seboj ločeni, delno prekrivajo in tožeča stranka z njimi v bistvu izpodbija presojo Komisije o teži storjenih kršitev, ker naj bi se ta pretirano opirala na naravo kršitev ter pri tem zapostavila ali napačno presodila dejavnike, povezane z velikostjo upoštevnege geografskega trga in dejanskim vplivom kršitev na trg. Tožeča stranka meni, da so dejstva iz pričujoče zadeve podobna dejstvom iz zadeve Grške prevozne ladje ter da je Komisija pri izračunu globe napačno upoštevala dobiček, pridobljen kot rezultat kršitve, in ves promet.

— Uvodne ugotovitve

- 64 Za uvod je treba opozoriti, da je v členu 12(2) Uredbe po zgledu člena 15(2) Uredbe št. 17 določeno le, da se za določitev višine globe upoštevata teža in trajanje kršitve.

V skladu z ustaljeno sodno prakso ima Komisija na podlagi te določbe široko diskrecijsko pravico pri določanju glob (sodba Sodišča prve stopnje z dne 21. oktobra 1997 v zadevi Deutsche Bahn proti Komisiji, T-229/94, Recueil, str. II-1689, točka 127), ki je odvisna predvsem od njene splošne politike konkurence (zgoraj v točki 89 navedena sodba Musique Diffusion française in drugi proti Komisiji, točki 105 in 109). Zato je Komisija v tem okviru, da bi zagotovila preglednost in objektivnost svojih odločitev glede glob, leta 1998 sprejela Smernice, ki so namenjene pojasnitvi, ob spoštovanju hierarhično višjih pravnih aktov, meril, ki jih namerava uporabiti v okviru svoje diskrecijske pravice; posledica tega je samoomejevanje te pravice (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 30. aprila 1998 v zadevi Vlaamse Gewest proti Komisiji, T-214/95, Recueil, str. II-717, točka 89), saj se mora Komisija držati pravil, ki si jih je postavila (sodba Sodišča prve stopnje z dne 12. decembra 1996 v zadevi AIUFFASS in AKT proti Komisiji, T-380/94, Recueil, str. II-2169, točka 57).

⁶⁵ V zadevnem primeru je Komisija, kot je navedeno v uvodnih izjavah od 78 do 125 izpodbijane odločbe, podjetjema, ki sta kršili člen 81(1) ES in člen 53 Sporazuma EGP, naložila plačilo globe. Iz navedenih uvodnih izjav izpodbijane odločbe in spisa izhaja, da sta bili globi naloženi na podlagi člena 12(2) Uredbe in da je Komisija, čeprav se izpodbijana odločba izrecno ne sklicuje na Smernice in se te izrecno nanašajo samo na globe, naložene na podlagi člena 15(2) Uredbe št. 17, za določitev višine glob uporabila metodo, opredeljeno v Smernicah.

⁶⁶ Najprej je treba preučiti, ali drži, kot trdi tožeča stranka, da so Smernice pretirano zmanjšale diskrecijsko pravico Komisije glede določanja glob.

⁶⁷ Po metodi, opredeljeni v Smernicah, določanje višine globe poteka na podlagi sheme, ki temelji na določitvi osnovnega zneska, ki ga je mogoče pri oteževalnih

okolščinah povečati, pri olajševalnih okolščinah pa zmanjšati. Osnovni znesek se določi glede na težo kršitve in se morda poveča za dodaten znesek glede na njeno trajanje.

68 Glede teže kršitve je v Smernicah natančno določeno, da je treba pri oceni upoštevati naravo kršitve, njen dejanski vpliv na trg, kjer se to lahko meri, in velikost upoštevnege geografskega trga (prvi pododstavek točke 1(A) Smernic). V tem okviru se kršitve razdelijo v tri kategorije: „manjše kršitve“, za katere so predvidene globe med 1000 in 1 milijon EUR, „resne kršitve“, za katere so predvidene globe med 1 milijonom in 20 milijoni EUR, ter „zelo resne kršitve“, za katere so predvidene globe nad 20 milijonov EUR (alineje od 1 do 3 drugega pododstavka točke 1(A)). V vsaki od teh kategorij lestvica višin glob omogoča uporabo različnega obravnavanja podjetij v skladu z naravo storjenih kršitev (tretji pododstavek točke 1(A)). Treba je tudi upoštevati dejansko gospodarsko zmožnost kršiteljev, da povzročijo večjo škodo drugim subjektom, zlasti potrošnikom, in določiti kazni na ravni, ki naj zagotavlja, da ima dovolj odvrčalen učinek (četrti pododstavek točke 1(A)).

69 V Smernicah je tudi določeno, da je lahko v nekaterih primerih potrebna uporaba ponderjev za zneske, določene znotraj vsake od treh kategorij, da bi upoštevali specifično težo in zato dejanski vpliv kršitev vsakega podjetja na konkurenco, zlasti če obstaja precejšnje neskladje med velikostjo podjetij, ki zagrešijo kršitve iste vrste; zato je treba izhodišče osnovnega zneska prilagoditi glede na poseben značaj posameznega podjetja (v nadaljevanju: izhodiščni znesek) (šesti pododstavek točke 1(A)).

- 70 Iz tega sledi, da se Smernice, ker določajo, da je treba pri oceni teže kršitve upoštevati naravo kršitve, njen dejanski vpliv na trg, kjer se to lahko meri, in velikost upoštevnege geografskega trga, umeščajo v pravni okvir, določen s členom 12(2) Uredbe, in v okvir polja proste presoje, ki ga sodna praksa priznava Komisiji glede določanja glob.
- 71 Poudariti je treba, da v nasprotju z dozdevno trditvijo tožeče stranke v Smernicah ni določeno, da je treba vse omejevalne sporazume, ki vključujejo razdelitev trgov, po uradni dolžnosti opredeliti kot „zelo resne“ kršitve.
- 72 Prvič, v prvem pododstavku točke 1(A) Smernic je namreč izrecno določeno, da je treba pri oceni teže kršitve poleg narave kršitve upoštevati tudi njen vpliv na trg, kjer se to lahko meri, in velikost upoštevnege geografskega trga.
- 73 Drugič, v tretji alineji drugega pododstavka točke 1(A), v kateri je natančno opredeljen pojem „zelo resne kršitve“, ni podana toga in predhodno določena opredelitev, ampak je v njej določeno le, da „bodo [kot take navadno opredeljene] horizontalne omejitve, kot so cenovni karteli in kvote o delitvah trga ali druga ravnanja, ki ogrožajo pravilno delovanje enotnega trga, kot je porazdelitev domačih trgov in povsem jasna zloraba prevladujočega položaja podjetij, ki imajo dejanski monopol“.
- 74 Tretjič, v pododstavkih od 4. do 6. točke 1(A) je še določeno, da se pri določanju višine globe upoštevajo tudi nekateri drugi dejavniki (dejanska zmožnost kršiteljev, da povzročijo večjo škodo, odvrtačalni učinek globe, posebna teža in torej dejanski vpliv kršitev posameznih podjetij).

- 75 Iz tega sledi, da se Smernice ne bi smele šteti za pretirano in protipravno omejevanje diskrecijske pravice Komisije glede določanja glob, temveč jih je treba, prej kot to, analizirati kot instrument, ki podjetjem omogoča jasnejšo predstavo o politiki konkurence, ki jo namerava izvajati Komisija, ter s tem zagotavlja preglednost in objektivnost njenih odločitev glede glob (glej v tem smislu sodbo Sodišča prve stopnje z dne 29. aprila 2004 v združenih zadevah Tokai Carbon in drugi proti Komisiji, T-236/01, T-239/01, od T-244/01 do T-246/01, T-251/01 in T-252/01, Recueil, str. II-1181; v nadaljevanju: sodba Grafitne elektrode, točka 157). Treba je še opozoriti, da so sodišča Skupnosti že večkrat potrdila zakonitost metodologije izračuna glob, ki je določena v Smernicah (glej predvsem sodbe Sodišča prve stopnje z dne 20. marca 2002 v zadevi LR AF 1998 proti Komisiji, T-23/99, Recueil, str. II-1705, in z dne 19. marca 2003 v zadevi CMA CGM in drugi proti Komisiji, T-213/00, Recueil, str. II-913, sodbo Grafitne elektrode ter sodbo z dne 9. julija 2003 v zadevi Archer Daniels Midland in Archer Daniels Midland Ingredients proti Komisiji, T-224/00, Recueil, str. II-2597, v nadaljevanju: sodba Lizin).
- 76 Vsekakor je treba ugotoviti, da temelji očitek tožeče stranke, da naj bi se Komisija zadovoljila s popolnoma formalističnim pristopom in naj bi kot merilo upoštevala samo naravo kršitve, na napačni razlagi izpodbijane odločbe.
- 77 Preučevanje teže kršitve se namreč začne v uvodni izjavi 87 izpodbijane odločbe, v kateri je navedeno, da „Komisija za opredelitev teže kršitve upošteva naravo te kršitve, velikost upoštevnega geografskega trga in dejanski vpliv kršitve na trg“. Sledijo trije „oddelki“ izpodbijane odločbe, v katerih so obravnavani „[n]arava kršitve“ (uvodni izjavi 88 in 89), „[v]elikost upoštevnega geografskega trga“ (uvodni izjavi 90 in 91) in „[d]ejanski vpliv kršitve“ (uvodne izjave od 92 do 95). Končno Komisija v četrtem oddelku preuči še različne utemeljitve udeleženk omejevalnega sporazuma glede teže kršitve (uvodne izjave od 96 do 101).

- 78 Iz tega sledi, da je treba očitek tožeče stranke o popolnoma formalni preiskavi kršitev, ki naj bi bila omejena samo na njihovo naravo, zavrnuti.
- 79 Preučiti je tudi treba, ali je Komisija pri presoji teže kršitev z vidika treh dejavnikov (narava kršitev, velikost upoštevnege geografskega trga in dejanski vpliv kršitev na trg) storila očitno napako.

— Narava kršitve

- 80 Glede narave kršitve je treba opozoriti, da je v členu 1 izpodbijane odločbe navedeno, da sta udeleženci sporazuma kršili člen 81 ES in člen 53 Sporazuma EGP, ker sta po eni strani sklenili splošni sporazum o razdelitvi trgov, s katerim je bilo določeno, da družba SAS ne bo zagotavljala povezav z Jutlandije, ki jih zagotavlja družba Maersk Air, medtem ko družba Maersk Air ne bo začela ponujati storitev pri povezavah z odhodom iz Köbenhavna, ki jih zagotavlja ali želi zagotavljati družba SAS, ter sporazum za zagotovitev upoštevanja razdelitve notranjih povezav, po drugi strani pa posebne sporazume o razdelitvi trgov glede nekaterih mednarodnih povezav, predvsem sporazum, na podlagi katerega naj bi družba Maersk Air za nadomestilo prenehala zagotavljati povezavo med Köbenhavnom in Stockholmom, sporazum, ki je bil sklenjen kot nadomestilo za predhodni sporazum, na podlagi katerega naj bi družba SAS opustila povezavo med Köbenhavnom in Benetkami, medtem ko bi prevoz za to povezavo hkrati začela zagotavljati družba Maersk Air, in sporazum, na podlagi katerega naj bi družba SAS opustila ponudbo letov med Billundom in Frankfurtom.
- 81 To so ugotovljena dejstva, ki sta jih stranki med upravnim postopkom priznali, tožeča stranka pa je v tožbi izrecno poudarila, da ne izpodbija kršitev, ugotovljenih v izpodbijani odločbi.

82 V okviru prvega dela tega tožbenega razloga tožeča stranka, ki želi z njim dokazati, da bi bilo treba ugotovljene kršitve opredeliti kot „resne“, in ne kot „zelo resne“, Komisiji v bistvu očita, da je pri preučevanju narave kršitev uporabila formalistični pristop, saj naj bi preučila samo naravo kršitev, medtem ko naj bi iz prakse odločanja Komisije (zadeve, v katerih so bile izrečene sodbe Lizin, Brežšivne jeklene cevi in Cevi za mestno toplovodno ogrevanje) in sodne prakse izhajalo, naj bi bile med kršitvami, ki zadevajo razdelitve trgov, kot „zelo resne“ vedno opredeljene samo tiste, ki so zadevale skupni trg v celoti ali vsaj zelo velik del tega trga in so poleg tega povzročile precejšnje dejansko škodo za konkurenco. Čeprav sicer drži, da so v Smernicah razdelitve trga navedene med „zelo resnimi“ kršitvami, naj bi se ta opredelitev nanašala samo na obsežne in dolgotrajne omejevalne sporazume. Tožeča stranka se tako sklicuje na odločbe, ki jih je Komisija izdala v zadevah, ki so privedle do t. i. sodb Cement, Kartonske plošče in Jekleni tramovi.

83 Glede tega je treba opozoriti, da „je treba opraviti presojo teže kršitve, da se določi višina globe, ob upoštevanju predvsem narave omejitev konkurence, števila in pomembnosti zadevnih podjetij, dela trga Skupnosti, ki je pod nadzorom teh podjetij, ter položaja na trgu, ko je bila kršitev storjena“ (sodba Sodišča z dne 15. julija 1970 v zadevi ACF Chemiefarma proti Komisiji, 41/69, Recueil, str. 661, točka 176). Poleg tega je v ustaljeni sodni praksi določeno samo, da je treba „presojo teže [...] izvajati ob upoštevanju predvsem narave omejitev konkurence“ (sodba Sodišča prve stopnje z dne 22. oktobra 1997 v združenih zadevah SCK in FNK proti Komisiji, T-213/95 in T-18/96, Recueil, str. II-1739, točka 246, in sodba Lizin, točka 117). Enako je Sodišče prve stopnje v sodbi z dne 30. septembra 2003 v zadevi Michelin proti Komisiji (T-203/01, Recueil, str. II-4071, točki 258 in 259) razsodilo, da je mogoče o teži kršitve sklepati glede na naravo in cilj ravnanja z namenom zlorabe, ter opozorilo, da „iz ustaljene sodne prakse (sodbi Sodišča prve stopnje z dne 11. marca 1999 v zadevi Thyssen Stahl proti Komisiji, T-141/94, Recueil, str. II-347, točka 636, ter z dne 13. decembra 2001 v združenih zadevah Krupp Thyssen Stainless in Acciai speciali Terni proti Komisiji, T-45/98 in T-47/98, Recueil, str. II-3757, točka 199) izhaja, da so lahko pri določanju višine globe pomembnejši elementi, povezani z ravnanjem, kakor elementi, povezani z njegovimi učinki“.

- 84 Čeprav je treba torej upoštevati tudi velikost upoštevnege geografskega trga in vpliv na trg, na katerem se ta lahko izmeri, je pri presoji teže kršitve bistveno merilo narava kršitev.
- 85 Natančneje, glede omejevalnih sporazumov, ki kot v zadevnem primeru vključujejo razdelitev trgov, je treba najprej opozoriti, da je v Smernicah določeno, da gre pri „zelo resnih“ kršitvah zlasti za horizontalne omejitve, kot so cenovni karteli in kvote o delitvah trga ali druga ravnanja, ki ogrožajo pravilno delovanje enotnega trga, in da so take kršitve tudi med primeri omejevalnih sporazumov, ki so v členu 81(1)(c) ES izrecno navedeni kot nezdružljivi s skupnim trgov. Taki omejevalni sporazumi poleg resnega izkrivljanja konkurence, ki ga povzročajo, ker udeležence sporazumov zavezujejo k upoštevanju ločenih trgov, pogosto razmejenih z državnimi mejami, povzročajo tudi izolacijo teh trgov, kar je v nasprotju z glavnim ciljem Pogodbe ES o povezovanju trga Skupnosti. Zato so v sodni praksi take kršitve, še posebno pri horizontalnih omejevalnih sporazumih, opredeljene kot „posebej resne“ ali „očitne“ kršitve (sodbi Sodišča prve stopnje z dne 6. aprila 1995 v zadevi Tréfilunion proti Komisiji, T-148/89, Recueil, str. II-1063, točka 109, ter z dne 15. septembra 1998 v združenih zadevah European Night Services in drugi proti Komisiji, T-374/94, T-375/94, T-384/94 in T-388/94, Recueil, str. II-3141, točka 136). Vendar mora v skladu z ustaljeno sodno prakso Komisija pri presoji teže kršitve v primeru, ki ga obravnava, poleg posebnih okoliščin upoštevati tudi okvir, v katerega se umešča kršitev, in zagotavljati odvrtačni učinek sprejetih ukrepov, predvsem glede kršitev, ki so še posebno škodljive za uresničitev ciljev Skupnosti (zgoraj v točki 32 navedena sodba Musique Diffusion Française in drugi proti Komisiji, točka 106).
- 86 Očitek tožeče stranke, da bi morale biti zadevne kršitve opredeljene kot „resne“, ker naj bi bilo mogoče kot „zelo resne“ opredeliti samo dolgotrajne kršitve, ki pokrivajo skupni trg v celoti, je treba zavrniti.

87 Po eni strani očitek pravno ni utemeljen. Trajanje kršitve namreč ni merilo presoje njene teže, ampak je v členu 12(2) Uredbe in v Smernicah določeno, da je trajanje drugi dejavnik določanja višine globe, ki se upošteva poleg teže kršitve. Glede geografske velikosti pa okoliščine, da so v Smernicah samo kot primer kršitev, ki se opredelijo kot „zelo resne“, navedene samo kršitve, ki dejansko zadevajo večino držav članic, ni mogoče razlagati v smislu, da je mogoče kot take opredeliti samo kršitve takega geografskega obsega. Čeprav poleg tega domnevamo, da tudi večina odločb ali sodne prakse v povezavi s kršitvami, ki so bile opredeljene kot „zelo resne“, zadeva omejitve zelo širokega geografskega obsega, nam niti Pogodba, niti Uredba, niti Smernice, niti sodna praksa ne omogočajo sklepa, da je mogoče kot take opredeliti samo take kršitve. Nasprotno, kot je bilo navedeno zgoraj, sodna praksa Komisiji priznava široko diskrecijsko pravico pri opredeljevanju teže kršitev in določanju višine globe glede na številne elemente, ne da bi za to obstajal zavezujoč in taksativen seznam meril, ki jih je treba upoštevati. Poleg tega v skladu z ustaljeno sodno prakso praksa odločanja Komisije ne služi kot pravni okvir za določanje glob na področju konkurence (glej predvsem sodbo Sodišča prve stopnje z dne 13. januarja 2004 v zadevi JCB Service proti Komisiji, T-67/01, Recueil, str. II-49, točka 188).

88 Vsekakor je treba poudariti, da so bile nekatere kršitve opredeljene kot „zelo resne“, čeprav niso bile „zelo obsežne“, kakor navaja tožeča stranka. Tako je v odločbi iz zadeve Volkswagen, v kateri je Sodišče prve stopnje zavrnilo ničnostno tožbo (sodba Sodišča prve stopnje z dne 6. julija 2000 v zadevi Volkswagen proti Komisiji, T-62/98, Recueil, str. II-2707, ki je bila v pritožbenem postopku potrjena s sodbo Sodišča z dne 18. septembra 2003 v zadevi Volkswagen proti Komisiji, C-338/00 P, Recueil, str. I-9189), zadevna kršitev opredeljena kot „zelo resna“, čeprav je zadevala samo Italijo, Nemčijo in Avstrijo. Prav tako je v sodbi z dne 21. oktobra 2003 v zadevi General Motors Nederland in Opel Nederland proti Komisiji (T-368/00, Recueil, str. II-4491) Sodišče prve stopnje potrdilo presojo Komisije, ki je kršitev, ki je zadevala nizozemski trg prodaje novih avtomobilov znamke Opel, opredelila kot „zelo resno“.

- 89 Poleg tega je treba poudariti, da se lahko za precejšen del skupnega trga po členu 82 ES šteje tudi ozemlje ene same države članice ali celo samo omejen del tega ozemlja (glej zlasti sodbi Sodišča z dne 16. decembra 1975 v združenih zadevah Suiker Unie in drugi proti Komisiji, od 40/73 do 48/73, 50/73, od 54/73 do 56/73, 111/73, 113/73 in 114/73, Recueil, str. 1663, točke od 371 do 375, in z dne 10. decembra 1991 v zadevi Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, Recueil, str. I-5889, točka 15, ter sodbo Sodišča prve stopnje z dne 17. decembra 2003 v zadevi British Airways proti Komisiji, T-219/99, Recueil, str. II-5917, točke od 74 do 117).
- 90 Po drugi strani očitek nima dejanske podlage, saj kršitve, ugotovljene v izpodbijani odločbi, v nasprotju s trditvami tožeče stranke ne zadevajo samo Danske. V skladu z uvodno izjavo 91 izpodbijane odločbe geografski trg, ki ga je kršitev prizadela, namreč presega EGP. Treba je opozoriti, da je bilo v izpodbijani odločbi ugotovljeno, da sta udeleženci omejevalnega sporazuma poleg posebnih sporazumov o razdelitvi trgov, ki so zadevali nekatere mednarodne povezave, sklenili tudi splošni sporazum o razdelitvi trgov, v katerem je bilo določeno, da družba SAS ne bo zagotavljala povezav z Jutlandije, ki jih zagotavlja Maersk Air, medtem ko družba Maersk Air ne bo začela ponujati storitev pri povezavah z odhodom iz Københavna, ki jih zagotavlja ali želi zagotavljati SAS. Drži torej, da geografski trg, ki ga je kršitev prizadela (s pridržkom nadaljnega preizkusa utemeljenosti presoje njegove geografske velikosti), čeprav sporazum zadeva samo povezave z odhodom z Danske in s prihodom tja, obsega cel EGP in ga celo presega.
- 91 Iz tega sledi, da je treba očitek, da kršitev glede na njihovo naravo ni mogoče opredeliti kot „zelo resnih“, zavrtniti.

— Velikost upoštevnege geografskega trga

- 92 Drugič, glede merila, povezanega z velikostjo upoštevnege geografskega trga, tožeča stranka trdi, da Komisija ni pravilno presodila geografskega vpliva kršitev in da razen treh posebej izpostavljenih povezav upoštevnege trgov ni niti opredelila.

- 93 Na začetku je treba poudariti, da spada ta očitek v okvir tožbenega razloga, ki temelji na zatrjevani napaki pri presoji teže kršitve, in da tožeča stranka s tem tožbenim razlogom ne izpodbija obstoja kršitve. Kot je izrecno poudarila tožeča stranka, namen tožbe ni izpodbijati obstoja kršitev, ki se v skladu s členom 1 izpodbijane odločbe, za katerega tožeča stranka ne zahteva razglasitve ničnosti, nanašajo na sklenitev sporazumov o treh posebnih povezavah (Köbenhavn–Stockholm, Köbenhavn–Benetke in Billund–Frankfurt) in na sklenitev splošnega sporazuma o razdelitvi trgov, v katerem je bilo določeno, da družba SAS ne bo zagotavljala povezav z Jutlandije, ki jih zagotavlja Maersk Air, medtem ko družba Maersk Air ne bo začela ponujati storitev pri povezavah z odhodom iz Köbenhavna, ki jih zagotavlja ali želi zagotavljati SAS, ter sklenitev sporazuma za zagotovitev upoštevanja razdelitve notranjih letalskih povezav.
- 94 Zato je treba pričujoči očitek presoditi v tem okviru in ga obravnavati, kot da zadeva samo opredelitev geografske velikosti splošnega sporazuma, da se tako presodi teža kršitve.
- 95 Treba je poudariti, da je Komisija v uvodni izjavi 90 izpodbijane odločbe, naslovljeni „Velikost upoštevnega geografskega trga“, navedla, da so bile tri povezave z odhodom z Danske in s prihodom tja (Köbenhavn–Stockholm, Köbenhavn–Benetke in Billund–Frankfurt) le najbolj vidne posledice razdelitve trgov ter da je splošni sporazum o razdelitvi trgov oviral uresničevanje konkurence, kakršna bi se izvajala, če sporazuma ne bi bilo, tudi pri vseh drugih povezavah z odhodom z Danske in s prihodom tja (povezave z odhodom iz drugih držav članic, držav EGP in preostalih delov sveta in/ali s prihodom v navedene države). Tako je SAS, prva letalska družba nordijskih držav, dobila zagotovilo, da družba Maersk Air, njena glavna danska konkurentka, glede letov s prihodom z Danske in/ali z odhodom od tam ne bo začela zagotavljati nobene povezave z odhodom iz Köbenhavna, ki jo zagotavlja družba SAS, in celo nobene povezave, ki je ta družba ne zagotavlja, vendar bi jo morda želela zagotavljati. V zameno je družba Maersk Air dobila zagotovilo, da ji družba SAS ne bo konkurirala pri povezavah s prihodom v Billund in z odhodom iz njega, to je drugo letališče na Danskem, iz katerega družba Maersk Air zagotavlja povezavo.

- 96 Prav tako je v uvodni izjavi 98 izpodbijane odločbe Komisija zlasti navedla, da „[j]e bila s horizontalnimi sporazumi o razdelitvi, ki sta jih sklenili družbi SAS in Maersk Air, ko sta se dogovorili, da družba Maersk Air ne bo konkurirala družbi SAS pri povezavah s prihodom iz Københavna [in]/[ali] z odhodom iz njega ter [da] družba SAS ne bo konkurirala družbi Maersk Air pri povezavah s prihodom v Billund [in]/[ali] z odhodom iz njega, omejena konkurenca pri številnih povezavah s prihodom na Dansko [in]/[ali] z odhodom od tam, vključno s povezavami med Dansko in drugimi državami članicami, med Dansko in članicami EGP ter med Dansko in drugimi deli sveta. Ker sta družbi SAS in Maersk Air glavni letalski družbi na Danskem, København in Billund pa največji letališči v [tej] državi, je imela v nasprotju z zadevo Grške prevozne ladje ta razdelitev posledice za ves EGP in celo zunaj njega“. Kot je navedeno v uvodni izjavi 1 izpodbijane odločbe, je družba SAS članica Star Alliance in zagotavlja redne lete za 105 destinacij (40 v Skandinaviji, 56 v preostalih delih Evrope in 9 zunaj Evrope).
- 97 Tudi če drži, da kršitveni sporazumi niso zadevali celotnega zračnega prometa v EGP, iz tega sledi, da temelji očitok tožeče stranke na napačni razlagi izpodbijane odločbe, saj je Komisija v uvodni izjavi 91 te odločbe le upravičeno menila, da so imele kršitve posledice za ves EGP in tudi zunaj njega.
- 98 Utemeljenost te presoje ne more biti vprašljiva z nobeno od utemeljitev tožeče stranke.
- 99 Kot upravičeno trdi Komisija, je treba izraz „geografski trg, ki ga je kršitev prizadela“, šteti za sopomenko izraza „upoštevni geografski trg“, na katerega se nanašajo točka 1(A) Smernic ter uvodni izjavi 90 in 91 izpodbijane odločbe. Zdi se, da tožeča stranka z utemeljitvijo, ki sicer ni najbolj jasna, Komisiji očita, da je pod „geografski trg, ki ga je kršitev prizadela,“ razumela geografsko območje, na katero so imeli učinki kršitev določen vpliv. Ta trditev očitno ni utemeljena, saj je v točki 1(A)

Smernic posebej določeno, da je treba pri ocenjevanju teže kršitve upoštevati velikost upoštevnege geografskega trga. Komisiji torej s tem namenom ni treba natančno opredeliti, kateri so upoštevni trgi, ampak mora le oceniti večji ali manjši obseg geografskega območja upoštevnege trga ali upoštevneih trgov. Če je, kot v zadevnem primeru, očitno, da je namen sporazumov omejevanje konkurence, Komisiji poleg tega niti pri ugotavljanju kršitve ni treba natančno opredeliti upoštevneih trgov.

- 100 Prav tako očitno je treba zavriniti utemeljitev tožeče stranke, naj Komisija z uporabo metode za opredelitev upoštevnege trga po načelu „kraj odhoda/kraj prihoda“, razen treh trgov, ki jih zadevajo posebni sporazumi, trgov sploh ne bi opredelila.
- 101 Po eni strani, kot je bilo pravkar navedeno, v točki 1(A) Smernic ni določeno, da mora Komisija natančno opredeliti upoštevne trge.
- 102 Po drugi strani opredelitev teh drugih trgov pravno zadovoljivo izhaja iz izpodbijane odločbe. Glede na to, da je cilj splošnega sporazuma odprava potencialne konkurence med udeleženkama omejevalnega sporazuma pri vseh povezavah z odhodom z Danske in s prihodom tja, je jasno, da so „drugi upoštevni trgi“ sestavljeni iz vseh parov izhodiščnih in ciljnih krajev, povezanih z Dansko. Tako sporazum v splošnem zadeva vse destinacije, za katere udeleženci zagotavljata povezavo, ali kakor je zapisano v splošnem sporazumu o razdelitvi trgov, za katere želita zagotavljati povezavo z odhodom iz Københavna ali z Jutlandije oziroma s prihodom tja. Zato je Komisija v uvodni izjavi 43 izpodbijane odločbe, potem ko je predstavila namen tega splošnega sporazuma o razdelitvi trgov, s katerim naj bi bila popolnoma odpravljena potencialna konkurenca med udeleženkama omejevalnega sporazuma, upravičeno menila, da „sporazum zadeva veliko (čeprav nedoločno)

število trgov, sestavljenih iz parov izhodiščnih in ciljnih krajev, pri nacionalnih in mednarodnih rednih povezavah potniškega zračnega prevoza s prihodom v Köbenhavn in Billund ter z odhodom iz navedenih mest“.

- 103 Sodišče prve stopnje poleg tega še navaja, da sta udeleženci omejevalnega sporazuma, kot je navedeno v uvodni izjavi 27 izpodbijane odločbe, v priglasitvi z dne 8. marca 1999 tudi navedli, da se za „upoštevni trg šteje trg rednih storitev potniškega zračnega prevoza v EGP“, in „pojasnili, da nekaterih povezav ali skupin povezav ni mogoče ločiti med seboj in jih preučiti posamično, saj je s komercialnega vidika sporazum o sodelovanju združena celota“.
- 104 Končno, kot izhaja iz zgoraj navedenega, je treba ugotoviti, da izpodbijana odločba v nasprotju s trditvami tožeče stranke v celoti izpolnjuje obveznosti obrazložitve na podlagi člena 253 ES.
- 105 Iz tega sledi, da je treba utemeljitve tožeče stranke glede velikosti upoštevnege geografskega trga zavrni.

— Vpliv na trg

- 106 Tožeča stranka trdi, da so imele kršitve le zelo omejen dejanski vpliv na trg ali da takega vpliva sploh ni bilo.

- 107 Glede tega je treba najprej zavrniti splošno trditev, ki ni natančneje pojasnjena in v skladu s katero naj sporazumi ne bi imeli učinka, ker naj bi bile vse spremembe programov prometa vsake od udeleženk omejevalnega sporazuma podkrepjene z ekonomskimi in s poslovnimi utemeljitvami. Gre namreč samo za preprosto neutemeljeno trditev in zato z njo ni mogoče omajati ugotovitev iz izpodbijane odločbe, navedenih v dokaz učinkov kršitev, katerih obstoj se ne izpodbija.
- 108 V nadaljevanju je treba preučiti različne utemeljitve, povezane s tremi posebnimi sporazumi in splošnim sporazumom o razdelitvi trga.
- 109 Glede treh povezav, ki sta jih udeleženci omejevalnega sporazuma vzajemno prepustili druga drugi (Köbenhavn–Benetke in Billund–Frankfurt za SAS ter Stockholm–Köbenhavn za Maersk Air), utemeljitev tožeče stranke, da sta imeli pred sklenitvijo sporazumov obe stranki pri teh povezavah izgube, čeprav bi bila ta okoliščina dokazana, ni bistvena. Po eni strani je treba ugotoviti, da sta kljub tem izgubam udeleženci sporazuma menili, da je treba skleniti sporazume (ali vsaj, da je to zanju ugodneje), s katerimi sta se zavezali k opustitvi teh treh povezav vsaka s svoje strani. Vprašanje, ali bi družbi, če ne bi sklenili zadevnih sporazumov, kljub temu opustili navedene povezave, je popolnoma hipotetično, saj sta se udeleženci omejevalnega sporazuma odpovedali svobodi odločanja o tem, ali naj jih opustita ali ne. Po drugi strani preprosto dejstvo, da ima letalska družba v danem trenutku pri eni od povezav izgubo, še ne pomeni, da je nujno v njenem interesu, da to povezavo opusti, pa čeprav le zaradi pomena, ki jo ima lahko ta povezava za celotno omrežje, v katerem ponuja svoje storitve. Poleg tega je malo verjetno, da bi imele vse letalske družbe pri vseh povezavah vedno dobiček. Vsekakor tožeča stranka ni dokazala, da sta se udeleženci omejevalnega sporazuma za opustitev zadevnih povezav odločili na podlagi popolnoma ekonomskih utemeljitev, do katerih naj bi ju privedle tedaj izvedene analize. Nasprotno, iz uvodne izjave 66 izpodbijane odločbe, ki je tožeča stranka ne izpodbija, izhaja, da se je družba Maersk Air z družbo SAS dogovorila, da bo opustila povezavo med Köbenhavnom in Stockholmom, ne da bi opravila poglobljeno ekonomsko analizo izkoriščanja te povezave po zimski sezoni 1998/1999.

- 110 Glede sporazuma, povezanega s povezavo med Københavnom in Stockholmom, je treba v nadaljevanju opozoriti, da je Komisija v uvodnih izjavah od 92 do 94 izpodbijane odločbe ugotovila, da je družba Maersk Air povezavo med Københavnom in Stockholmom opustila 27. marca 1999, pri čemer je v uvodni izjavi 93 natančno pojasnila, da ta povezava po prometu, izračunanem na podlagi števila potnikov in števila letov, ena od glavnih znotraj Skupnosti in da se je pri tej povezavi tržni delež družbe SAS z [...] % v letu pred uveljavitvijo sporazuma povečal za – po ocenah – [...] % po maju 2000. Poleg tega iz uvodne izjave 46 izpodbijane odločbe izhaja, da je družba Maersk Air opustila delitev kod z družbo Finnair, ki je prav tako zagotavljala to povezavo in jo je zato maja 2000 opustila, ter družbama Alitalia in Swissair (ki te povezave ne zagotavljata). Tožeča stranka teh dejstev ne izpodbija. Torej je očitno, da je imel sporazum zelo velik učinek na trg za potnike, tožečo stranko in konkurenčne družbe.
- 111 Vendar tožeča stranka glede tega trdi, da bi bilo v njenem interesu, da bi družba Maersk Air za to povezavo še naprej zagotavljala štiri lete dnevno, saj sama ne bi mogla dobičkonosno izkoristiti vsega potenciala dovoznega prometa med Stockholmom in svojim glavnim vozliščem („hub“) v Københavnu.
- 112 To trditev je očitno treba zavrnilo.
- 113 Prvič, kot je bilo navedeno, je tožeči stranki koristilo, da je družba Maersk Air opustila povezavo, zlasti ker se je njen tržni delež po umiku družbe Maersk Air precej povečal.
- 114 Drugič, to veliko povišanje kaže, da je tožeča stranka kljub zatrjevani preobremenjenosti zmogljivosti lahko zadostila potrebam po večjem povpraševanju.

115 Tretjič, Komisija je v uvodni izjavi 67 izpodbijane odločbe ugotovila, da naj bi se po mnenju udeleženk omejevalnega sporazuma dohodki družbe SAS po umiku družbe Maersk Air precej povečali, v uvodni izjavi 94 izpodbijane odločbe pa je Komisija tudi natančneje opredelila, da sta „[v] času pogajanj udeleženci ocenili – na podlagi znanega števila potnikov in možnosti, da se cene povišajo za 100 [...] DKK –, da bi družba SAS, če družba Maersk Air ne bi ponujala storitev v Stockholmu in Oslu, povečala svoje letne prihodke za približno [...] DKK ([...] eurov)“. Poleg tega je Komisija v odgovoru na tožbo navedla, da so se ta predvidevanja izkazala kot pravilna, saj je imela leta 1998 družba SAS 27 milijonov švedskih kron (SEK) izgube, medtem ko je leta 2000 prešla na 156 milijonov SEK dobička; tožeča stranka pravilnosti teh podatkov ne izpodbija.

116 Četrtrič, čeprav bi bilo v interesu tožeče stranke, da družba Maersk Air še naprej zagotavlja storitve pri tej povezavi, je vendar treba ugotoviti, da ni znala razložiti, zakaj se ji je kljub temu zdelo, da mora skleniti sporazum o umiku družbe Maersk Air. To še toliko bolj drži, ker iz spisa in predvsem iz uvodnih izjav od 49 do 51 izpodbijane odločbe izhaja, da je bila povezava med Københavnom in Stockholmom središčna tema pogajanj o razdelitvi trga, pri čemer je bil namen sporazuma o umiku z drugih dveh povezav prav zagotovitev enakovrednega nadomestila, in ker tožeča stranka trdi, da nobena od udeleženk ni sprejela nobene odločitve, ki se ne bi skladala z njenimi interesi. Vsekakor okoliščina, da je bilo v interesu tožeče stranke, da družba Maersk Air nadaljuje izvajanje svoje dejavnosti pri povezavi – če predpostavimo, da je pravilna – samo potrjuje, da je imel sporazum dejanski vpliv na trg, ne da bi bilo pri tem treba ugotavljati, ali so bile njegove posledice za položaj tožeče stranke ugodne ali niso bile ugodne. V skladu s trditvijo tožeče stranke bi bilo torej treba domnevati, da zaradi preobremenjenosti pri povezavi, ki jo je povzročil sporazum, nekateri potniki niso mogli priti do njenega stockholmskega vozlišča.

117 Glede posebnih sporazumov glede povezav med Københavnom in Benetkami ter Billundom in Frankfurtom je Komisija v uvodni izjavi 92 izpodbijane odločbe ugotovila, da je družba SAS ti povezavi opustila kot nadomestilo za umik družbe Maersk Air s povezave med Københavnom in Stockholmom. Po eni strani ta dejstva

niso sporna in iz njih izhaja, da sta zadevna sporazuma povzročila odpravo vsake dejanske konkurence na teh dveh trgih. Po drugi strani je treba ugotoviti, da tožeča stranka ni navedla nobene utemeljitve, s katero bi dokazala, da sporazuma kljub temu ne bi imela precejšnjega učinka na trg. Nasprotno, tožeča stranka s trditvijo, da sta udeleženci omejevalnega sporazuma po preiskavi sodelovanje omejili na njegove zakonite vidike in da imajo potniki precejšnjo korist predvsem od odprtja ali ponovnega odprtja povezave med Köbenhavnom in Benetkami, samo potrjuje, da so kršitveni sporazumi vplivali na trg.

118 Iz tega sledi, da je treba utemeljitve tožeče stranke, da so imeli sporazumi o razdelitvi trga, povezani s tremi posebnimi povezavami, le majhen vpliv na trg, zavriniti.

119 Glede splošnega sporazuma o razdelitvi trgov je treba opozoriti, da je Komisija v uvodnih izjavah od 41 do 43, 62, 69, 72 in 90 izpodbijane odločbe ugotovila, da je ta sporazum, ker se je družba Maersk Air z družbo SAS dogovorila, da bo začela zagotavljati nove povezave iz Köbenhavna le, če se bo s tem strinjala družba SAS, zadeval vse povezave s prihodom v Köbenhavn in z odhodom iz njega, hkrati pa je, ker se je družba SAS strinjala, da ne bo ponujala svojih storitev pri povezavah z odhodom z Jutlandije, ki jih že zagotavlja družba Maersk Air, zadeval tudi vse te povezave. Komisija je poleg tega ugotovila, da sta se udeleženci sporazuma dogovorili, da bosta upoštevali razdelitev notranjih povezav in da je obstajal ločen trg storitev zračnega prevoza med Köbenhavnom in Bornholmom. V uvodni izjavi 72 je Komisija navedla, da so imeli tako trije posebni sporazumi in splošni sporazum o razdelitvi trgov jasen protikonkurenčni cilj ter da je bil njihov učinek precejšnja omejitev konkurence, vendar je hkrati tudi pojasnila, da njihov učinek ni bil povsod enak, saj so prvi vplivali na dejansko konkurenco, medtem ko je splošni sporazum omejil potencialno konkurenco med udeleženkama omejevalnega sporazuma, saj se je vsaka od njiju zavezala, da ne bo zagotavljala svojih storitev pri povezavah z odhodom z letališča, rezerviranega za drugo stranko. Glede tega je dodala, da je bila ta omejitev dogovorjena v okviru, v katerem je bila družba SAS

glavni prevoznik za lete s prihodom na Dansko in z odhodom tja, medtem ko je bila družba Maersk Air njena glavna danska konkurentka, kjer je večina zračnega prometa z odhodom z Danske in s prihodom tja potekala z enega od letališč ali na eno od letališč, ki ju je zadeval sporazum, ter kjer je bil Köbenhavn eno od treh letaliških vozlišč družbe SAS, medtem ko je družba Maersk Air v glavnem zagotavljala povezave z odhodom z letališč v Köbenhavnu in Billundu ali s prihodom na ti letališči.

120 Ni izpodbitno, da ti elementi zadostujejo za ugotovitev, da je splošni sporazum vplival na trg. Poleg tega je po eni strani tožeča stranka priznala, da sta udeleženci sklenili ta sporazum in celo, da sta ga nameravali uresničiti, po drugi strani pa sta udeleženci omejevalnega sporazuma splošni sporazum o razdelitvi trgov tudi dejansko uresničili in upoštevali oziroma tožeča stranka vsaj ni izpodbijala dejstva, da udeleženci v skladu z dogovorom iz zadevnega sporazuma vzajemno nista zagotavljali povezav, rezerviranih za drugo udeleženko. Sicer je Komisija glede tega v uvodni izjavi 42 izpodbijane odločbe navedla, da se je po uveljavitvi sporazuma družba SAS umaknila iz Billunda, družba Maersk Air pa je bila edina družba, ki je začela zagotavljati nove povezave z odhodom iz Billunda. Poleg tega okoliščina iz uvodne izjave 23 izpodbijane odločbe, v kateri Komisija navaja, da je našla očitne dokaze o obstoju sporazuma o razdelitvi trga za povezavo med Köbenhavnom in Ženevo, čeprav pri tem ni ugotovila posebne kršitve, saj se Uredba nanaša samo na zračni promet med letališči v EGP, le še dodatno dokazuje, da vpliv sporazumov ni bil omejen le na tri povezave, ki jih navaja tožeča stranka.

121 V teh okoliščinah očitku tožeče stranke, da je Komisija storila napako pri presoji, ker je pretiravala s težo kršitve, ko je trdila, ne da bi glede tega predložila dokaze, da je omejevalni sporazum zadeval tudi druge trge razen treh posebnih povezav, čeprav naj bi dejansko zadeval samo te tri povezave, ni mogoče ugoditi, saj bi s tem postal vprašljiv obstoj splošnega sporazuma o razdelitvi trgov.

- 122 Ker mora poleg tega Komisija v skladu s Smernicami za oceno teže kršitve upoštevati njen dejanski vpliv na trg samo, kadar ga je mogoče izmeriti, in ker se je splošni sporazum nanašal na odpravo potencialne konkurence, katere dejanski učinek je že v osnovi težko izmeriti, je treba skleniti, da Komisiji ni bilo treba natančno izkazati dejanskega vpliva omejevalnega sporazuma na trg in ga podkrepiti s številkami, ampak so za to zadostovale že njene ocene verjetnosti.
- 123 Prav tako je treba zavriniti trditev tožeče stranke, da nič ne kaže na to, da bi brez splošnega sporazuma o razdelitvi trgov udeleženci sporazuma pri drugih povezavah, razen povezav med Københavnom in Stockholmom, Københavnom in Benetkami ter Billundom in Frankfurtom, ravnali drugače. Komisija je namreč v uvodni izjavi 100 izpodbijane odločbe upravičeno ugotovila:

„[...] [D]ružbi Maersk Air je bilo preprečeno konkuriranje družbi SAS pri povezavah z odhodom iz Københavna, ki jih je zagotavljala slednja, in celo pri povezavah, ki jih družba SAS ni zagotavljala, ampak bi jih lahko želela zagotavljati. Vprašanje, ali bi družba Maersk Air, če je ne bi zavezoval sporazum, ki ga je sklenila z družbo SAS, začela zagotavljati te povezave, je povsem hipotetično in ni nobenega razloga, da bi si ga postavljali, saj se je družba Maersk Air dejansko odpovedala svobodi odločanja o tem, ali naj vstopi na trg zračnih povezav z odhodom iz Københavna. Enako sklepanje je mogoče uporabiti tudi glede nesvobode družbe SAS pri uvajanju povezav z odhodom iz Billunda.“

- 124 Prav tako trditev tožeče stranke, da je lahko družba Maersk Air po zaslugi omejevalnega sporazuma začela zagotavljati povezave med Københavnom in Kairom ter Københavnom in Atenami, ni bistvena, saj je Komisija v uvodni izjavi 99 izpodbijane odločbe upravičeno navedla:

„[...] [Z] nobenim elementom ni mogoče dokazati, da je bilo za to potrebno sodelovanje z družbo SAS. Družba Maersk Air bi se lahko odločila, da bo začela

zagotavljati ti povezavi neodvisno ali v sodelovanju s katerim od drugih prevoznikov in ne z družbo SAS. Pa tudi če bi, v razbremenitev udeleženk sporazuma, domnevali, da je bilo ti povezavi mogoče uvesti samo s sodelovanjem družb Maersk Air in SAS, s koristmi, ki jih imajo potniki pri teh povezavah, ne bi bilo mogoče izravnati odprave konkurence na drugih trgih.“

125 V nadaljevanju je treba ugotoviti, da utemeljitev, povezana z ohranitvijo sporazuma o delitvi kod med družbama Maersk Air in British Airways pri povezavi med Københavnom in Birminghamom, z ničimer ne podkrepljuje stališča tožeče stranke, da naj bi imel sporazum o razdelitvi trgov učinek samo na tri posebne trge. Kot je namreč navedeno v uvodni izjavi 19 izpodbijane odločbe, iz dokumentov, pridobljenih v okviru preiskave, izhaja, da je bilo odločeno, da družba Maersk Air ne bo takoj odstopila od vseh sporazumov o delitvi kod, ki jih je sklenila, in da bo nekatere od njih ohranila, da ne bi pritegnila pozornosti ter da bi se izognila „težavam s Komisijo“. Poleg tega je tožeča stranka priznala, da sta družbi Maersk Air in SAS najprej poskušali skleniti sporazum o zagotavljanju storitev pri tej povezavi in sta se odločili, da si bosta konkurirali, šele 29. oktobra 2000, tj. po preiskavi Komisije 15. in 16. junija 2000.

126 Končno tožeča stranka, da bi dokazala, da splošni sporazum o razdelitvi trgov ni imel učinka na trg, navaja tudi študijo, ki jo je opravila družba Lexecon in naj bi dokazovala, da je bil dejanski vpliv sporazuma na cene za povezave z odhodom z Danskega minimalen. Poleg dejstva, da je bila ta študija, ki jo je naročila tožeča stranka, predložena šele v času replike, ne da bi tožeča stranka zamudo pri predložitvi tega dokaza kakor koli obrazložila, kot je to določeno v členu 48(1) Poslovnika Sodišča prve stopnje, je treba opozoriti, da se ugotovljena kršitev nanaša na razdelitev trgov in torej neposredno ne zadeva cen, ki sta jih določili udeleženci omejevalnega sporazuma, ter da sta udeleženci sporazuma ravnali v skladu z zadevno razdelitvijo trgov.

127 Poleg tega je treba poudariti, da je v študiji obravnavan samo vpliv sporazuma na cene družbe SAS, medtem ko je bila klavzula o prepovedi konkurence vzajemna

in je bilo dogovorjeno tudi, naj družba SAS ne bi zagotavljala povezav s prihodom v Billundu ali z odhodom iz njega, ki jih zagotavlja družba Maersk Air. Očitno pa je, da bi lahko družba SAS, če ne bi bil sklenjen sporazum, izvajala precejšen konkurenčni pritisk na družbo Maersk Air. Niti študija niti pojasnila tožeče stranke ne vsebujejo nobenega elementa, s katerim bi bilo mogoče dokazati, da sporazum glede tega ni imel vpliva.

128 Treba je še poudariti, da je v študiji, čeprav si tožeča stranka z njo prizadeva pokazati, da so cene družbe SAS pri povezavah z odhodom z Danske, ki jih je zadeval splošni sporazum o razdelitvi trga, ostale stabilne v primerjavi s cenami družbe SAS pri povezavah z odhodom s Švedske in z Norveške, ki jih zadevni sporazum ni zadeval, opravljena samo primerjava med cenami za 20 povezav, izbranih med 105 destinacijami, za katere zagotavlja povezavo družba SAS, in poleg tega v njej ni dokazano, da so pogoji konkurence na trgih, ki jih je kršitev prizadela, in trgih, ki jih kršitev ni prizadela, primerljivi. Poleg tega je študija pokazala, da so se cene v obeh regijah razvijale drugače in da so se cene za povezave z odhodom z Danske v primerjavi s cenami za povezave z odhodom s Švedske in z Norveške med letoma 1996 in 1999 povečevale, nato pa so do leta 2000 upadale.

129 Iz tega sledi, da je treba očitke tožeče stranke, s katerimi želi dokazati, da naj Komisija ne bi pravilno presodila vpliva kršitev na trg, zavrtni.

130 Vsekakor je treba opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso Komisiji ni treba dokazati dejanskih učinkov zadevnega sporazuma, če ima ta očitno protikonkurenčni cilj. Tako je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 83 navedeni sodbi Michelin proti Komisiji (točki 258 in 259) v odgovor na utemeljitev tožeče stranke, da bi moral biti izhodiščni znesek bistveno nižji zaradi dejanskih učinkov kršitve, poudarilo, da Komisija v odločbi ni preučila dejanskih učinkov zadevnih praks za zlorabo, da ji takega preizkusa niti ni treba opraviti in da je bila teža zlorabe, čeprav je Komisija podala nekaj domnev glede učinkov ravnanj za zlorabo,

opredeljena glede na naravo in cilj ravnanj za zlorabo. Sodišče prve stopnje je nato poudarilo, da imajo lahko pri določitvi zneska globe večji pomen elementi, povezani s ciljem takega ravnanja, kot elementi, povezani z njegovimi učinki. Enako je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 83 navedeni sodbi Thyssen Stahl proti Komisiji v točkah 635 in 636 menilo:

„[...] [Z]a ugotovitev kršitve člena 65(1) [ESP] ni treba dokazati, da je imelo zadevno ravnanje protikonkurenčni učinek. Enako velja za naložitev plačila globe na podlagi člena 65(5) [ESP]. Iz tega sledi, da učinek, ki sta ga lahko imela določen sporazum ali določena praksa na običajno konkurenco, ni odločujoče merilo pri presoji o ustreznosti višine globe. Kot je upravičeno poudarila Komisija, so namreč lahko elementi, povezani z namernim vidikom in torej ciljem ravnanja, pomembnejši od elementov, povezanih z njegovimi učinki [...], še zlasti kadar se nanašajo na kršitve, ki so resne, kakršni sta na primer določitev cen in razdelitev trgov.“

- 131 V zadevnem primeru pa ni mogoče izpodbijati dejstva, da so imeli kršitveni sporazumi jasen protikonkurenčni cilj, saj je bila z njimi določena razdelitev trga.

— Primerjava z zadevo Grške prevozne ladje

- 132 Glede utemeljitve, ki izhaja iz primerjave z zadevo Grške prevozne ladje, v kateri je Komisija kršitev opredelila kot „resno“, in ne kot „zelo resno“, je treba najprej opozoriti, da se v skladu z ustaljeno sodno prakso predhodna praksa odločanja Komisije ne uporablja kot pravni okvir za določanje glob na področju konkurence, saj je ta določen z Uredbo št. 17 ali enakovrednimi sektorskimi uredbami, kakršna je v zadevnem primeru Uredba, in s Smernicami (zgoraj v točki 75 navedena sodba LR AF 1998 proti Komisiji, točki 234 in 337, in zgoraj v točki 83 navedena sodba

Michelin proti Komisiji, točka 254). Dejstvo, da je Komisija v preteklosti menila, da je treba kršitve neke vrste opredeliti kot „resne“, zato še ne pomeni, da v prihodnje ne more meniti, da so take kršitve „zelo resne“, če se izkaže, da je taka opredelitev potrebna za zagotovitev izvajanja politike konkurence Skupnosti (zgoraj v točki 32 navedeni sodbi Musique Diffusion Française in drugi proti Komisiji, točke od 105 do 108, ter Lizin, točka 56).

- 133 Iz tega sledi, da se primerjava z zadevo Grške prevozne ladje, v kateri je Komisija kršitev opredelila kot „resno“, ne more uporabiti kot dokaz za to, da Komisija zadevne kršitve v pričujoči zadevi ne more opredeliti kot „zelo resne“.
- 134 V nadaljevanju je treba ugotoviti, da se primerjava obeh zadev nikakor ne more uporabiti kot dokaz, da bi bilo treba zadevne kršitve opredeliti kot „resne“.
- 135 Ob dejstvu, da je odločba Grške prevozne ladje zadevala sporazum o cenah na treh pomorskih povezavah med Patrasom (Grčija) in tremi italijanskimi pristanišči, ne pa kot v zadevnem primeru posebnih sporazumov na nekaterih povezavah, podvojenih s splošnim sporazumom o razdelitvi trgov, je treba poudariti še, da so imele, kot je Komisija upravičeno navedla v uvodni izjavi 98 izpodbijane odločbe, kršitve, ugotovljene v zadevi Grške prevozne ladje, ki je zadevala določitev cen, manjši doseg kot v zadevnem primeru.
- 136 Prvič, v navedeni zadevi udeleženci omejevalnega sporazuma nista uresničili vseh protipravnih sporazumov in sta si s ponudbami za popuste kljub temu konkurirali s cenami.

137 Drugič, grški organi so med trajanjem kršitve prevoznike spodbujali, naj dogovorjena povišanja cen zadržujejo v mejah stopnje inflacije, zato so cene glede pomorskega prevoza v Skupnosti kljub vsemu ostale med najnižjimi v Skupnosti. Tožeča stranka ni nikjer dokazala, da bi bilo tako tudi v zadevnem primeru.

138 Tretjič, čeprav so glede na število potnikov tri povezave, za katere so bile ugotovljene kršitve v zadevi Grške prevozne ladje (Ancona–Patras, Bari–Patras in Brindisi–Patras), po velikosti primerljive s povezavami Köbenhavn–Stockholm, Köbenhavn–Benetke in Billund–Frankfurt, je vseeno treba poudariti, da v pričujočem primeru razdelitev trgov med družbama SAS in Maersk Air zadeva tudi številne druge povezave. S horizontalnimi sporazumi o razdelitvi trgov, ki sta jih sklenili družbi SAS in Maersk Air, ko sta se dogovorili, da družba Maersk Air ne bo konkurirala družbi SAS pri povezavah s prihodom v Köbenhavn in/ali z odhodom iz njega ter da družba SAS ne bo konkurirala družbi Maersk Air pri povezavah s prihodom v Billund in/ali z odhodom iz njega, je bila omejena konkurenca pri številnih povezavah s prihodom na Dansko in/ali z odhodom od tam, vključno s povezavami med Dansko in drugimi državami članicami, med Dansko in članicami EGP ter med Dansko in drugimi deli sveta. Ker sta družbi SAS in Maersk Air glavni letalski družbi na Danskem, Köbenhavn in Billund pa največji letališči v tej državi, je imela v nasprotju z zadevo Grške prevozne ladje ta razdelitev posledice za ves EGP in celo zunaj njega.

139 Treba je še dodati, da je v odločbi Grške prevozne ladje Komisija menila, da je bil sporazum o cenah po naravi zelo resna kršitev in je samo na podlagi posebnih okoliščin sklenila, da gre le za „resno“ kršitev. Kot izhaja iz uvodne izjave 148 odločbe Grške prevozne ladje, trije dejavniki, na podlagi katerih se je Komisija takrat odločila, da omili težo kršitve, v tem primeru ne obstajajo. Tožeča stranka ne izpodbija dejstva, da v zadevnem primeru prva dejavnika ne obstajata (tj. dejstvi, da sta si udeleženci kljub sporazumu konkurirali s cenami in da so zaradi pritiska nacionalnih organov cene ostale med najnižjimi v Skupnosti). Tožeča stranka se

sklicuje na tretji dejavnik, vendar njeno ravnanje ni upravičeno, saj je, kot je navedeno zgoraj, kršitev v zadevnem primeru geografsko širša kot kršitev, zaradi katere so bile naložene kazenske sankcije v odločbi Grške prevozne ladje.

— Sklep o opredelitvi kršitev

- ¹⁴⁰ Iz navedenega izhaja, da zadeva Grške prevozne ladje ne le ne vsebuje nobene upoštevne podlage za preopredelitev zadevnih kršitev v pričujočem primeru, ampak, nasprotno, dodatno potrjuje utemeljenost opredelitve kršitve kot „zelo resne“, saj posebne okoliščine, zaradi katerih je bila teža kršitve v zadevi Grške prevozne ladje omiljena, v zadevnem primeru ne obstajajo, hkrati pa je očitno, da kršitve v obravnavanem primeru zadevajo širše geografsko območje.
- ¹⁴¹ V teh okoliščinah je Komisija glede na naravo kršitve, velikost upoštevnege geografskega trga in vpliv kršitve na trg upravičeno menila, da sta družbi SAS in Maersk Air storili zelo resno kršitev.
- ¹⁴² Ta analiza ne povzroča dvoma z nobeno od drugih utemeljitev, ki jih je navedla tožeča stranka.
- ¹⁴³ Najprej, glede utemeljitve naj bi okoliščina, da je Komisija kot izhodišče za globo, ki jo je naložila družbi Maersk Air, določila 14 milijonov EUR, pomenila, da je treba kršitev opredeliti kot „resno“, in ne kot „zelo resno“, saj je v Smernicah za kršitve, opredeljene kot „zelo resne“, določena minimalna globa 20 milijonov EUR, je treba

opozoriti, da se višina globe določi glede na težo kršitve? in ne obratno. Kot je razvidno iz zgornje presoje, je Komisija v uvodni izjavi 102 izpodbijane odločbe upravičeno menila, da je sporazum o razdelitvi trgov, ki sta ga sklenili družbi SAS in Maersk Air, zelo resna kršitev.

¹⁴⁴ Glede utemeljitve, da tožeča stranka s kršitvami ni pridobila protipravnih koristi in da Komisija zato ne more uporabiti določbe iz Smernic, na podlagi katere se osnovni znesek poveča, če se pojavi „potreba po povečanju globe z namenom preseči znesek dobičkov, pridobljenih protipravno kot rezultat kršitve“, je treba najprej poudariti, da temelji ta očitek na napačni razlagi Smernic in izpodbijane odločbe. Možnost povečanja globe iz pete alinee točke 2 Smernic, katere namen je preseči dobiček, pridobljen protipravno kot rezultat kršitve, je namreč določena v okviru oteževalnih okoliščin, in ne za opredelitev teže kršitve. Vendar je Komisija, kot je izrecno navedeno v uvodni izjavi 116 izpodbijane odločbe, menila, da v zadevnem primeru ne obstajajo oteževalne okoliščine, zato ni povečala višine globe, naložene tožeči stranki, zaradi upoštevanja protipravno pridobljenih koristi slednje. Iz tega sledi, da je treba očitek zavrniti.

¹⁴⁵ Zaradi popolnosti bo Sodišče kljub temu preučilo utemeljitev, vendar ne da bi želelo dokazati, da kršitev ne bi smela biti opredeljena kot „zelo resna“, ampak kot ločen tožbeni razlog, povezan z možnostjo, da je bila tožeči stranki naložena previsoka globa, saj naj bi ta temeljila na napačni domnevi, da je z umikom družbe Maersk Air s povezave med Københavnom in Stockholmom tožeča stranka pridobila dodatne letne prihodke v vrednosti [...] DKK.

¹⁴⁶ Glede tega je treba opozoriti, da na podlagi sodne prakse (zgoraj v točki 75 navedena sodba CMA CGM in drugi proti Komisiji, točka 340, ter zgoraj v točki 64 navedena sodba Deutsche Bahn proti Komisiji, točka 217) dejstvo, da podjetje s kršitvijo ni pridobilo nobenih koristi, ne more biti ovira za to, da se takemu podjetju naloži plačilo globe, sicer bi lahko ta izgubila odvračalni učinek (sodba Sodišča z dne 17. julija 1997 v zadevi Ferriere Nord proti Komisiji, C-219/95 P, Recueil, str. I-4411, točki 46 in 47). Iz tega sledi, da Komisiji za določitev višine glob ni treba

dokazati, da so zaradi kršitve zadevna podjetja pridobila protipravne koristi, niti ji ni treba upoštevati, kadar je to primerno, neobstoja koristi, pridobljenih z zadevno kršitvijo (sodba Sodišča prve stopnje z dne 15. marca 2000 v združenih zadevah Cimenteries CBR in drugi proti Komisiji, T-25/95, T-26/95, od T-30/95 do T-32/95, od T-34/95 do T-39/95, od T-42/95 do T-46/95, T-48/95, od T-50/95 do T-65/95, od T-68/95 do T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 in T-104/95, Recueil, str. II-491, v nadaljevanju: sodba Cement, točka 4881).

147 Res je sicer, da je v točki 5(b) Smernic, ki jo sestavlja niz splošnih pripomb, določeno, da je „[o]dvisno od okoliščin [...] potrebno, ko so bila izvedena [...] izračunavanja, upoštevati določene objektivne dejavnike, kot je poseben ekonomski vidik, kakršnekoli ekonomske ali finančne koristi, ki jih pridobijo kršitelji [...], in globe [...] prilagoditi v skladu s tem“. Kot je bilo že povedano, taki napotki ne pomenijo, da se je Komisija s tem zavezala, da bo odslej ne glede na okoliščine za določitev višine globe najprej opredelila finančne koristi, povezane z ugotovljeno kršitvijo. Pri tem gre le za željo Komisije po večjem upoštevanju tega elementa in njegovi vključitvi v osnovo za izračun višine glob, če ga je mogoče izmeriti ali oceniti, pa čeprav le približno (sodba Cement, točka 4885).

148 Najprej je treba torej preučiti, ali so bile v izpodbijani odločbi za opredelitev teže kršitve res upoštevane koristi, ki sta jih pridobili udeleženci omejevalnega sporazuma po zaslugi kršitve.

149 Glede tega je treba opozoriti, da je Komisija pod naslovom „Dejanski vpliv kršitve“ iz oddelka, v katerem je obravnavana teža kršitve, v uvodnih izjavah 92 in 93 najprej ugotovila, da so „najbolj vidni rezultati kršitve ti: družba Maersk Air je opustila povezavo med Københavnom in Stockholmom [...], družba SAS pa je opustila povezavo med Københavnom in Benetkami ter povezavo med Billundom in Frankfurtom [...] Tržni delež družbe SAS pri povezavi med Københavnom in Stockholmom se je z [...] % povečal na [...] %.“ Ti učinki niso dvomni in že kažejo, da je družba SAS s kršitvijo pridobila korist v obliki povečanega tržnega deleža, kar ne izpodbija. V nadaljevanju Komisija v uvodni izjavi 94 izpodbijane odločbe navaja, da

sta „[v] času pogajanj udeleženci ocenili – na podlagi znanega števila potnikov in možnosti, da se cene povišajo za 100 [...] DKK –, da bi družba SAS, ker družba Maersk Air ne bi ponujala svojih storitev v Stockholmu in Oslu, svoje letne prihodke povečala za približno [...] DKK ([...] eurov)“, v uvodni izjavi 95 pa, da so po njenem mnenju, „[k]er splošni sporazum o razdelitvi trgov, ki sta ga sklenili družbi SAS in Maersk Air, zadeva številne povezave s prihodom na Dansko in odhodom od tam, [...] koristi, pridobljene s kršitvijo, veliko večje od te ocene“. Iz tega sledi, da je mogoče sklepati, da je Komisija v glavnem upoštevala koristi, ki sta jih pridobili udeleženci omejevalnega sporazuma s kršitvami, vendar tega elementa ni mogoče šteti za izhodišče za določitev globe, temveč kvečjemu kot dejavnik, ki je bil upoštevan pri opredelitvi teže kršitve in je kot tak lahko imel določeno vlogo pri izračunu višine globe.

150 Tožeča stranka zanika, da so se zaradi kršitve njeni letni prihodki povečali za približno [...] DKK.

151 Prvič, glede tega je treba opozoriti, da je v uvodni izjavi 94 izpodbijane odločbe navedeno le, da sta „[v] času pogajanj udeleženci ocenili [...]“. Torej ne gre za oceno Komisije, ampak oceno, ki sta jo podali udeleženci omejevalnega sporazuma med pogajanjem o sklenitvi sporazumov.

152 Drugič, kot izhaja iz uvodne izjave 53 izpodbijane odločbe, je ta ocena vnesena v zapisnik s sestanka skupine odgovornih za ta projekt (SAS/Maersk Air) z dne 25. avgusta 1998. V nasprotju s trditvijo tožeče stranke torej ne gre za „naključno pripombo enega od predstavnikov družbe Maersk [Air] med pogajanj“, temveč za zapisnik s sestanka, ki mu je prisostvovala družba SAS.

- 153 Tretjič, čeprav tožeča stranka zatrjuje, da je ta ocena iz dokumenta, ki ga je izdelala družba Maersk Air, in da je družba SAS ni nikoli priznala, iz odgovorov na pisna vprašanja Sodišča prve stopnje vendarle izhaja, da je bil ta dokument priložen obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ter da sta udeleženci sporazuma priznali dejstva in kršitve, opisana v obvestilu.
- 154 Četrtrič, tožeča stranka trdi, naj bi bilo v nasprotju s tem podatkom tudi dejstvo, da se cene pri povezavi med Københavnom in Stockholmom niso razvijale drugače kot cene pri drugih primerljivih povezavah, ki jih omejevalni sporazum ni zadeval. Ta trditev je bila zavrnjena že v stališčih glede dejanskega vpliva kršitev, zlasti ker za povezavi med Københavnom in Oslom ter Stockholmpm in Oslom ni mogoče trditi, da ju omejevalni sporazum ni zadeval, saj je treba upoštevati splošni sporazum o razdelitvi trgov in tudi dejstvo, da se je na podlagi zapisnika s sestanka z dne 25. avgusta 1998, na katerega se nanaša uvodna izjava 53 izpodbijane odločbe, družba Maersk Air zavezala, da svojih storitev ne bo ponujala v Oslu.
- 155 Petič, tožeča stranka v repliki trdi, da bi bilo treba oceno [...] DKK znižati na [...] DKK, ker naj povezava med Københavnom in Oslom ne bi nikoli spadala v okvir razdelitve trgov. Kot upravičeno poudarja Komisija, te utemeljitve ni mogoče sprejeti, ker bi s tem nastali pomisleki o obstoju ali obsegu splošnega sporazuma o razdelitvi trgov, čeprav tožeča stranka ni izpodbijala niti dejstev niti kršitev. Poleg tega tožeča stranka trditve, da ta povezava ni spadala v okvir razdelitve trgov, ni pravno zadostno utemeljila.
- 156 Šestič, ugovor je treba vsekakor zavrniti, ker tožeča stranka samo izpodbija obstoj koristi, ki naj bi jih pridobila s kršitvijo, ne da bi za to predložila kakršen koli dokaz. Kot je bilo navedeno zgoraj, Komisija v nasprotju s tem trdi, da so se predvidevanja udeleženk sporazuma izkazala kot pravilna, saj je imela leta 1998 družba SAS 27 milijonov DKK izgube, naslednje leto 36 milijonov DKK dobička, leta 2000 pa je prešla že na 156 milijonov DKK dobička, česar tožeča stranka ne izpodbija.

157 Iz zgoraj navedenega sledi, da je treba tožbeni razlog, povezan s trditvijo, da bi bilo treba kršitve namesto kot „zelo resne“ opredeliti kot „resne“, zavrniti.

— Upoštevanje prometa

158 V okviru prvega tožbenega razloga tožeča stranka Komisiji še očita, da je globlo izračunala na podlagi prometa, čeprav v Smernicah ta ni omenjen, in da je storila napako, ker je primerjala konsolidirani promet skupine SAS s konsolidiranim prometom družbe Maersk Air, ne da bi upoštevala dejstvo, da je družba Maersk Air del skupine A. P. Møller.

159 Treba je ugotoviti, da ta očitek v okviru prvega tožbenega razloga, povezanega z opredelitvijo teže kršitev, ni bistven. Vendar ga bo Sodišče prve stopnje v nadaljevanju kljub temu preučilo kot samostojen tožbeni razlog.

160 Najprej je treba opozoriti, da je bil s Smernicami uveden nov pristop k izračunu glob. Medtem ko je pred tem praksa Komisije temeljila na izračunu globe v sorazmerju s prometom zadevnih podjetij, je v Smernicah namreč večji poudarek na načelu pavšala: izhodiščni znesek je odslej določen absolutno glede na težo kršitve, nato se poveča glede na trajanje in končno prilagodi glede na oteževalne ali olajševalne okoliščine. Ta metoda je bila izrecno potrjena s sodno prakso (glej zlasti sodbo Grafritne elektrode, točke od 189 do 193). V okviru metode, določene v Smernicah, se promet upošteva samo kot drugotno merilo, ki se uporablja za prilagoditev globe v zneskih, določenih v Smernicah za različne kategorije kršitev („manjše“, „resne“ in „zelo resne“).

161 Kot izhaja iz uvodnih izjav od 87 do 103 izpodbijane odločbe, Komisija v nasprotju s trditvami tožeče stranke ni uporabila metode izračuna na podlagi zadevnega prometa, ampak je kot izhodišče uporabila opredelitev kršitve – ki je bila v zadevnem primeru opredeljena kot „zelo resna“ – in je nato v skladu s Smernicami v uvodnih izjavah od 104 do 106 izpodbijane odločbe upoštevala dejanski vpliv krivdnega ravnanja vsakega od obeh podjetij, pri čemer je upoštevala dejstvo, da se po velikosti med seboj zelo razlikujeta.

162 Tako je Komisija izrecno navedla, da sta stranki storili kršitev iste vrste, vendar je kljub notranji uravnovešenosti sporazuma, saj je bil načelno njegov namen obema podjetjema zagotoviti koristi enake vrste in obsega, upoštevala te dejavnike, navedene v uvodni izjavi 104 izpodbijane odločbe:

„— Družba SAS je glavna skandinavska letalska družba, medtem ko je družba Maersk Air veliko manjša. Leta 2000 je promet družbe SAS znašal 4,917 milijarde eurov, medtem ko je promet družbe Maersk Air znašal le 458,6 milijona eurov (tj. 10,7-krat manj). Promet družbe SAS v povezavi z Dansko znaša 757,6 milijona eurov, kar je še vedno 1,65-krat več od prometa družbe Maersk Air;

— po zaslugi sporazuma se je tržna moč družbe SAS dejansko dodatno povečala: po eni strani je sporazum tej družbi omogočil, da je v svoje omrežje vključila povezave, za katere sta se udeleženci sporazuma dogovorili za delitev kod (družba SAS je dejansko uporabila svoje kode pri povezavah družbe Maersk Air, medtem ko družba Maersk Air svojih kod pri povezavah družbe SAS ni uporabila); po drugi strani pa je bilo pri povezavah družbe Maersk Air mogoče uporabiti program zvestobe družbe SAS za pridobivanje točk in za njihovo zamenjavo za vozovnice.“

- 163 Zato je Komisija v uvodni izjavi 105 izpodbijane odločbe menila, da so „kršitve družbe SAS bolj obremenilne kot kršitve družbe Maersk Air“, da pa to še ne pomeni, da je „višina glob, katerih plačilo je naloženo tema družbama, natančen izraz razlike v prometu“. Glede na razliko v velikosti udeleženk omejevalnega sporazuma in potrebo po določitvi glob na dovolj odvrtačni ravni je Komisija v uvodni izjavi 106 izpodbijane odločbe kot izhodišče za določitev glob določila 35 milijonov EUR za SAS in 14 milijonov EUR za Maersk Air.
- 164 Iz teh izsekov izpodbijane odločbe izhaja, da v nasprotju s trditvami tožeče stranke Komisija višine globe ni izračunala glede na skupni promet namesto prometa, doseženega na zadevnem trgu, tj. prometa v povezavi z Dansko, ampak je upoštevala podatke, povezane z obema vrstama prometa, in na podlagi tega delno prilagodila izhodiščni znesek globe, katere plačilo je naložila vsaki od udeleženk omejevalnega sporazuma, ki sta storili kršitev iste vrste.
- 165 Glede tega je treba opozoriti, da iz sodne prakse izhaja, da Komisija za določitev glob razpolaga s široko diskrecijsko pravico in da lahko pri tem glede na okoliščine, povezane z obravnavano zadevo, uporabi predvsem različne vrste prometa. Zato je Sodišče prve stopnje, ki opozarja, da edina izrecna omemba prometa iz člena 15(2) Uredbe št. 17 zadeva zgornjo mejo, ki je višina globe ne sme preseči, in da je ta meja določena v povezavi s celotnim prometom (zgoraj v točki 32 navedena sodba *Musique Diffusion française* in drugi proti Komisiji, točka 119), presodilo, da lahko „[o]b upoštevanju te meje Komisija glede upoštevnega ozemlja in zadevnih proizvodov načelno določi višino globe na podlagi prometa po svoji izbiri (sodba *Cement*, točka 5023), ne da bi morala natančno upoštevati prav celotni promet ali promet na zadevnem geografskem ali proizvodnem trgu“, in da „čeprav v Smernicah ni določeno, da se višina glob izračuna glede na določeno vrsto prometa, v njih ni izraženo niti nasprotovanje, da se tak promet upošteva, če Komisija ob izbiri ni storila očitne napake pri presoji“ (sodba *Grafitne elektrode*, točka 195).

- 166 Iz tega sledi, da lahko Komisija višino globe določi na podlagi prometa po svoji izbiri, samo da se njena odločitev ne zdi nerazumna glede na okoliščine v zadevnem primeru. Prav tako v skladu s sodno prakso Komisija, če se globe naložijo več podjetjem, ki so vpletena v isto kršitev, pri določanju zneska glob ni dolžna zagotoviti, da končni zneski glob izražajo vse razlike med zadevnimi podjetji glede na njihov celotni promet (zgoraj v točki 75 navedena sodba CMA CGM in drugi proti Komisiji, točka 385 in navedena sodna praksa).
- 167 Ker tožeča stranka ni dokazala, da je Komisija storila očitno napako pri presoji, niti ni utemeljila, zakaj naj njena izbira ne bi bila razumna, je treba njen očitek zavrni.
- 168 Poleg tega je treba poudariti še, da je bila globa za družbo SAS določena na podlagi izhodiščnega zneska 35 milijonov EUR, za družbo Maersk Air pa na podlagi izhodiščnega zneska 14 milijonov EUR, kar pomeni 4,62 oziroma 3,05 % njunega prometa v povezavi z Dansko ali 0,7 oziroma 3,05 % njunega skupnega prometa. Če upoštevamo promet z Dansko, je bila torej tožeča stranka kaznovana nekoliko strožje kot družba Maersk Air (4,62 proti 3,05 %), če pa upoštevamo skupni promet, je bila tožeča stranka kaznovana veliko blažje kot družba Maersk Air (0,7 proti 3,05 %). Vendar iz izpodbijane odločbe izhaja, da se je Komisija, kot lahko stori, raje oprla na obe vrsti prometa, hkrati pa se glede na to, da sta udeleženci omejevalnega sporazuma storili enako kršitev in od nje pridobili uravnotežene koristi ter da Smernice temeljijo na načelu pavšala, v skladu s katerim se globa določi prej glede na težo kršitve kot pa glede na promet zadevnih podjetij, ne zdi, da bi bilo v tem primeru izhodišče očitno napačno ali da bi bilo z njim kršeno načelo enakega obravnavanja.

169 Zdi se, da tožeča stranka izpodbija dejstvo, da je Komisija upoštevala ves promet namesto prometa v povezavi z Dansko. Glede tega je treba poudariti, da lahko Komisija v skladu z ustaljeno sodno prakso pri izračunu globe podjetju upošteva zlasti njegovo velikost in gospodarsko moč (zgoraj v točki 32 navedena sodba *Musique Diffusion française* in drugi proti Komisiji, točka 120, ter sodba Sodišča prve stopnje z dne 13. decembra 2001 v zadevi *Acerinox* proti Komisiji, T-48/98, Recueil, str. II-3859, točki 89 in 90). Poleg tega je bila glede meritve finančne zmogljivosti udeležencev omejevalnega sporazuma s sodno prakso priznana upoštevnost vsega prometa (sodba Sodišča z dne 16. novembra 2000 v zadevi *Sarrió* proti Komisiji, C-291/98 P, Recueil, str. I-9991, točki 85 in 86). Ker se Komisija poleg tega niti ni opirala samo na ves promet, je treba utemeljitev zavriniti.

170 Končno, če naj bi bil namen očitka tožeče stranke, čeprav to ni jasno povedano, predvsem izpodbijanje tega, da Komisija ni upoštevala dejstva, da družba *Maersk Air* pripada skupini *A. P. Møller*, je treba ugotoviti, kot upravičeno navaja Komisija, da drugi člani skupine *A. P. Møller* delujejo v drugih sektorjih, popolnoma ločenih od zračnega prevoza, kot sta pomorski prevoz in energija, hkrati pa je Komisija upoštevala, da družba *Maersk Air* pripada tej skupini, saj je v uvodni izjavi 118 izpodbijane odločbe zavrnila priznanje olajševalne okoliščine, ker naj bi šlo za prvo kršitev te družbe. Pa čeprav bi Komisija dejansko storila napako v korist družbe *Maersk Air*, ker bi pozabila upoštevati, da ta družba pripada skupini *A. P. Møller*, ta okoliščina nikakor ne bi mogla biti upoštevana kot primerna utemeljitev za znižanje globe, ki je bila naložena tožeči stranki, saj se nihče ne more sklicevati na nezakonitost, ki je bila storjena v korist drugega.

171 Iz zgoraj navedenega izhaja, da je treba očitke in utemeljitve, podane v okviru prvega tožbenega razloga, zavriniti.

Drugi tožbeni razlog: napaka pri presoji trajanja kršitve

Trditve strank

- ¹⁷² Tožeča stranka trdi, da ocena Komisije, v skladu s katero naj bi kršitve trajale od 5. septembra 1998 do 15. februarja 2001, ni pravilna.
- ¹⁷³ Glede datuma začetka kršitev tožeča stranka trdi, da poročila o stanju z dne 5. septembra 1998, ki je zadevalo morebitno povezavo med družbama SAS in Maersk Air, čeprav vključuje načelni sporazum glede precej točk, ki so bile pozneje dejansko uresničene, ni mogoče šteti za sporazum po členu 81 ES. Razdelitev trgov, ki je bila sklenjena med družbama SAS in Maersk Air, naj bi bila tesno povezana s sporazumom o sodelovanju z dne 8. oktobra 1998 in naj ne bi obstajala samostojno. Tožeča stranka trdi, da poročila o stanju z dne 5. septembra 1998 ni mogoče šteti niti za sporazum niti za usklajeno ravnanje, saj se je nanašal samo na morebitno prihodnje delovanje, za uresničevanje katerega je bilo treba skleniti dokončen sporazum. Zato je mogoče kot najzgodnejši datum začetka kršitev upoštevati datum sklenitve sporazuma o sodelovanju med udeleženkama, tj. 8. oktober 1998.
- ¹⁷⁴ Poleg tega tožeča stranka v repliki trdi, da mora Komisija, ne glede na trajanje kršitve, pri določanju višine globe opredeliti trajanje protikonkurenčnih učinkov v primerjavi s trajanjem kršitve. Ne glede na to, kaj bo Sodišče prve stopnje sklenilo glede trajanja kršitvenega sporazuma, naj v zadevnem primeru ta sporazum ne bi imel protikonkurenčnih učinkov pred 8. oktobrom 1998.

- 175 Glede datuma prenehanja kršitve tožeča stranka trdi, da je po preiskavi na kraju samem, ki jo je Komisija opravila 15. junija 2000, takoj prenehala kakršno koli ravnanje v odnosu do družbe Maersk Air, ki bi bilo v nasprotju s členom 81(1) ES. Glede tega trdi, da so bili vsi sestanki z družbo Maersk Air odpovedani ali so potekali v okolju pod nadzorom, saj so ji notranji in zunanji pravni svetovalci svetovali, kako so načrtovani stiki z družbo Maersk Air dopustni.
- 176 Vsekakor pa naj bi dopisa, ki ju je družba Maersk Air 21. avgusta 2000 naslovila na Komisijo in družbo SAS, jasno izražala zavezo družbe Maersk Air, da preneha kakršno koli sodelovanje glede določitve cen in razdelitve trgov.
- 177 Tožeča stranka opozarja, da se kršitve pravil o konkurenci v obliki razdelitve trga prenehajo že z odpravo omejitev, za katere sta se dogovorili udeleženci sporazuma, in da ne obstaja nobena obveznost, na podlagi katere bi morali udeleženci omejevalnega sporazuma sprejeti aktivne ukrepe za vrnitev na deficitarni trg.
- 178 Glede na enostranski umik ene od udeleženk sporazuma, družbe Maersk Air, naj člena 81 ES po 21. avgustu 2000 ne bi bilo več mogoče uporabljati, niti če bi si družba SAS takrat še želela ravnati v skladu s sporazumom.
- 179 Tožeča stranka meni, da bi morala Komisija upoštevati enostransko izjavo družbe Maersk Air z dne 21. avgusta 2000 kot dokaz o njenem odstopu od sporazuma, saj takrat še ni poslala obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah. Poleg tega naj ne bi bilo logično, da se Komisiji zdi pomemben dopis, ki ga je družba SAS poslala družbi Maersk Air 15. februarja 2001, medtem ko ni upoštevala podobnega dopisa, ki ga je 21. avgusta 2000 poslala družba Maersk Air družbi SAS. Taka malomarnost naj bi pomenila, da Komisija ni spoštovala obveznosti o upoštevanju informacij, ki so ji predložene.

180 Tožeča stranka zato meni, da je Komisija storila napako, ker je uporabila 25-odstotno povečanje globe namesto 17-odstotnega, ki bi ga bilo treba uporabiti, če bi Komisija upoštevala datuma 8. oktober 1998 in 15. junij 2000.

181 Komisija trdi, da drugi tožbeni razlog ni utemeljen.

Presoja Sodišča prve stopnje

182 Tožeča stranka izpodbija sklepe Komisije glede datumov začetka in prenehanja kršitve.

183 Glede datuma začetka kršitve je treba ugotoviti, da je Komisija popolnoma upravičeno upoštevala datum 5. september 1998. V poročilu o stanju z dne 5. septembra 1998, katerega besedilo je navedeno v uvodni izjavi 50 izpodbijane odločbe, je namreč navedeno:

„Ker menimo, da delitev kod in sodelovanje družbe Maersk Air v programu EuroBonus za povezavo CPH-STO vsaj v prvi fazi (od poletja 1999 do zime 1999/2000) in mogoče še dlje ni mogoče in ker obstaja nezanemarljivo tveganje preiskave in/ali zahteve za informacije [s strani Evropske unije] glede sodelovanja med družbama Maersk Air in SAS, če bi bili vsi elementi iz načelnega

ustnega sporazuma uresničeni že poleti 1999, smo sklenili načelni sporazum, s katerim smo spremenili nekatere dele tega ustnega sporazuma [...] Tako trenutno obstaja dogovor glede naslednjih točk:

(a) družba Maersk Air bo 28. marca 1999 opustila povezavi CPH-STO in CPH-GVA.“

184 Iz tega dokumenta jasno izhaja, da sta udeleženci omejevalnega sporazuma sklenili sporazum že 5. septembra 1998, čeprav sta ga začeli uresničevati šele pozneje (predvsem zato, da ne bi vzbudili suma Komisije), in da sta zato že v tem trenutku izgubili avtonomijo.

185 Poleg tega je treba trditev tožeče stranke, da je bila razdelitev trga tesno povezana s sporazumom o sodelovanju z dne 8. oktobra 1998, zavrniti tudi zato, ker tožeča stranka v podporo tej trditvi ni predložila nobenega dokaza.

186 Prav tako očitno ni utemeljena tudi trditev, da bi morala Komisija namesto trajanja kršitve upoštevati trajanje učinkov kršitve, saj se za kršitev člena 81(1) ES šteje že samo dejstvo, da je bil sklenjen sporazum za neizpolnitev te določbe, in sicer popolnoma neodvisno od učinkovitosti izvajanja zadevnega sporazuma (sodba Sodišča z dne 11. julija 1989 v zadevi Belasco in drugi proti Komisiji, 246/86, Recueil, str. 2117, točka 15).

187 Končno iz uvodne izjave 108 izpodbijane odločbe izhaja, da je družba Maersk Air v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah priznala, da so se kršitve začele 5. septembra 1998.

188 Iz tega sledi, da je treba očitke o napaki pri določitvi datuma začetka kršitve očitno zavrnilo.

189 Sodišče prve stopnje poleg tega še dodaja, da se zdi, da se je kršitev začela celo pred tem datumom, zlasti ker sta se udeleženci sporazuma 5. septembra 1998 dogovorili o spremembah nekaterih delov svojega ustnega dogovora. Prav tako so v dokumentu družbe Maersk Air z dne 8. januarja 1998, navedenem v uvodni izjavi 22 izpodbijane odločbe, omenjena pogajanja, ki so potekala vse leto 1998, pri čemer je bil temeljni skupni cilj udeleženk omejevalnega sporazuma določiti, katere povezave bo zagotavljala katera od njih, izpostavljeno pa je tudi dejstvo, da družba SAS od družbe Maersk Air zahteva, naj „omeji razvoj povezav z odhodom iz Köbenhavna, kakor je bilo obojestransko dogovorjeno“.

190 Glede datuma prenehanja kršitve tožeča stranka najprej trdi, da bi morala Komisija upoštevati datum preiskav, tj. 15. junij 2000, ker naj bi tožeča stranka že takrat takoj prenehala kakršno koli prepovedano ravnanje.

191 To utemeljitev je treba zavrnilo.

192 Prvič, tožeča stranka glede tega ni predložila nobenega dokaza, ampak le trdi, da so bili od tega datuma naprej vsi načrtovani sestanki z družbo Maersk Air odpovedani ali pa so potekali v navzočnosti njenih pravnih svetovalcev.

193 Drugič, z okoliščino (čeprav bi predpostavili, da je dokazana), da ni bilo več „prepovedanih sestankov“, ni mogoče dokazati, da so se sklenjeni in uresničeni sporazumi o razdelitvi trgov prenehali izvajati.

194 Tretjič, prisotnosti pravnih svetovalcev tožeče stranke še ni mogoče šteti za zagotovilo, da so bili ti sestanki popolnoma zakoniti. Glede tega je treba poudariti, da predvsem iz uvodne izjave 89 izpodbijane odločbe izhaja, da so pravniki udeleženk omejevalnega sporazuma zavestno pomagali pri oblikovanju prepovedanih sporazumov. Tako je v zapisniku s sestanka odgovornih za projekt z dne 14. avgusta 1998 omenjeno dejstvo, da bo treba „[d]ele dokumentov, ki predstavljajo kršitev člena [81](1) [ES], tudi kadar ni mogoče doseči sporazuma in jih zapisati na papir, [...] vsekakor spraviti v pisno obliko in jih shraniti v prostorih odvetnikov obeh udeleženk sporazuma [...]“ V nekem drugem zapisniku je navedeno, da je eden od predstavnikov družbe SAS zaskrbljen, ker „poročilo o stanju še naprej kroži v sedanji obliki“, ter da bi želel, „da se spremeni in se nekateri deli izbrišejo, kakor so predlagali odvetniki [...]“

195 Tožeča stranka poleg tega trdi, da dopisa, ki ju je družba Maersk Air 21. avgusta 2000 naslovila na Komisijo in družbo SAS, jasno izražata zavezo družbe Maersk Air, da preneha kakršno koli sodelovanje.

196 Vendar kljub temu ni mogoče šteti, da so bili s tema dopisoma sporazumi prekinjeni, niti ju ni mogoče upoštevati kot dokaz o prenehanju veljavnosti sporazumov.

197 Po eni strani je družba Maersk Air v dopisu z dne 21. avgusta 2000, ki ga je naslovila na Komisijo, le navedla, da „[j]e družba Maersk Air [...], kot je bilo rečeno na sestanku z dne 10. avgusta 2000, takoj prekinila sodelovanje z družbo SAS glede

razdelitve trga in določitve cen“ ter da „ima s tem dopisom priložnost potrditi to stališče družbe Maersk Air [...]“ Kot je Komisija upravičeno navedla v uvodni izjavi 112 izpodbijane odločbe, ta dopis ni imel nobenega vpliva na obstoj sporazumov in prav tako ne dokazuje, da se je družba Maersk Air dejansko opovedala sporazumom v odnosu do družbe SAS.

198 Po drugi strani je v dopisu z dne 21. avgusta 2000, ki je bil naslovljen na družbo SAS, družba Maersk Air zapisala:

„Da bi zagotovili dobro upravljanje, vas s tem dopisom obveščam, da je družba Maersk Air [...] Evropski komisiji potrdila, da nikakor ne sodeluje z družbo SAS pri horizontalnem določanju cen ali razdelitvi trga.“

199 V tem dopisu, naslovljenem na SAS, ni jasno in nedvoumno izražena volja, da se preneha izvajanje sporazumov. Kot poudarja Komisija v uvodni izjavi 112 izpodbijane odločbe, bi bilo mogoče ta dopis razlagati celo „kot poskus družbe Maersk Air [...], da pomiri družbo SAS glede izjav prve pred Komisijo“, saj „takrat udeleženci sporazuma še nista vedeli, kakšno stališče bo zavzela Komisija v svojem obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah“.

200 Zato je Komisija upravičeno menila, da je mogoče za najzgodnejši datum prenehanja kršitev šteti 15. februar 2001, ko je tožeča stranka družbi Maersk Air sporočila, da sporazumi o razdelitvi trgov zanjo niso več zavezujoči. Poleg tega utemeljenost tega sklepa izhaja tudi iz odgovora družbe SAS na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah z dne 4. aprila 2001, v katerem je ta zapisala, da je „[p]redsednik in generalni

direktor družbe [...], ker je bil z obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki ga je prejel 2. februarja 2001, razkrit ves obseg sodelovanja družbe SAS pri kršitvah, svojega kolega iz družbe Maersk Air [z dopisom z dne 15. februarja 2001] obvestil, da je – in je vedno bil – kakršen koli sporazum, ki ne spada v območje uporabe sporazuma o sodelovanju, ničén“.

201 Iz navedenega sledi, da je treba drugi tožbeni razlog očitno zavriniti.

Tretji tožbeni razlog: napaka pri presoji olajševalnih okoliščin

Prvi del tožbenega razloga: sodelovanje družbe SAS s Komisijo

— Trditve strank

202 Tožeča stranka trdi, da ji je Komisija za sodelovanje nepravilno priznala le 10-odstotno zmanjšanje globe, medtem ko je družbi Maersk Air za to priznala 25-odstotno zmanjšanje globe, ki ji ga je naložila: po trditvah tožeče stranke naj namreč ne bi bilo bistvene razlike med pripravljenostjo udeleženk omejevalnega sporazuma na sodelovanje s Komisijo in je bila taka razlika, tudi če je bila ugotovljena, lahko le naključna. Tožeča stranka trdi, da je med preiskavo na kraju samem popolnoma sodelovala in je bila Komisiji na voljo za vsa postavljena

vprašanja. Pri tem dodaja, da je bila, v nasprotju s preiskavo v prostorih družbe Maersk Air, najbolj vpletena oseba na njeni strani prisotna in je aktivno pomagala Komisiji, zato ni bilo nobenega razloga, da bi Komisijo izrecno povabili k ponovnemu obisku.

203 Tožeča stranka meni, da je Komisiji predložila informacije, ki jih je potrebovala. Zato ocenjuje, da bi se ji moral zaradi spodaj navedenih elementov globa, ki ji je bila naložena, precej zmanjšati:

- od začetka preiskave je družba SAS jasno izražala svojo namero o sodelovanju in je inšpektorjem neomejeno pomagala;

- v odgovor na zahtevo za informacije z dne 1. avgusta 2000 in pozneje med postopkom je družba SAS predložila „dodatne dokumente“, med drugim tudi zaupne dokumente, ter tako izpostavila svojo krivdo in jasno dokazala obstoj kršitev;

- udeleženci omejevalnega sporazuma sta skupaj poslali dodatno priglasitev, ki je zadevala spremembe, do katerih je prišlo po prvotni priglasitvi, in prilagoditve, ki sta jih nameravali izvajati v prihodnje;

- družba SAS je 27. oktobra 2000 Komisiji predložila dokument, v katerem je predstavila svoje stališče, da bi ji s tem pomagala pri razumevanju nekaterih vidikov omejevalnega sporazuma, ki sta ga sklenili udeleženci;

- po prejemu obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah je upravni svet družbe SAS poskusil odkriti, zakaj in kako je lahko prišlo do kršitev pravil o konkurenci, da bi tako zmanjšal tveganje ponovitve takih kršitev;

- v dopisu z dne 15. februarja 2001 je družba SAS družbi Maersk Air jasno sporočila, da je – in je vedno bil – kakršen koli sporazum, ki ne spada na področje uporabe priglašene spozazuma o sodelovanju, ničn;

- po sestankih s Komisijo o trajanju kršitev sta udeleženci spozazuma 7. marca 2001 podali skupno izjavo, v kateri sta še enkrat potrdili, da so vse kršitve prenehale;

- na sestanku s Komisijo z dne 23. marca 2001 je družba SAS potrdila, da ne izpodbija dejstev, priznava, da je kršila člen 81 ES in se odpoveduje možnosti predstavitve svojih utemeljitev na ustnem zaslišanju.

204 Tožeča stranka meni, da Komisija ni ustrezno obrazložila različnega obravnavanja glede zmanjšanja glob, naloženih vsaki od udeleženk omejevalnega spozazuma.

205 Komisija izpodbija utemeljenost trditev tožeče stranke.

— Presoja Sodišča prve stopnje

206 Najprej je treba opozoriti, da je Komisija na podlagi naslova D(2) Obvestila o ugodni obravnavi v uvodni izjavi 125 izpodbijane odločbe menila, da je ustrezno, da se višina globe, ki jo je naložila družbi Maersk Air, zmanjša za 25 %, višina globe, ki jo je naložila družbi SAS, pa za 10 %. Po drugi strani pa udeleženkama sporazuma ni bilo priznано nobeno zmanjšanje na podlagi naslova B tega obvestila (ki omogoča odobritev najmanj 75-odstotnega znižanja višine globe), saj nobena od njiju skrivnega omejevalnega sporazuma ni prijavila Komisiji, preden je ta 15. junija 2000 začela preverjanje, niti na podlagi naslova C tega obvestila (ki omogoča odobritev od 50- do 75-odstotnega znižanja višine globe), saj je Komisija že imela odločilne dokaze, ki so ji omogočili sprožitev postopka. Tožeča stranka teh elementov iz izpodbijane odločbe ne izpodbija.

207 Treba je opozoriti, da je glede tega v naslovu D Obvestila o ugodni obravnavi določeno:

„1. Kadar podjetje sodeluje, vendar pri tem ne izpolnjuje vseh pogojev, navedenih v naslovih B ali C, se mu znesek globe, ki bi mu bila izrečena, če ne bi sodelovalo, zmanjša za od 10 % do 50 %.

2. To lahko velja še zlasti, če:

— podjetje pred pošiljanjem obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah posreduje Komisiji podatke, dokumente ali druge dokaze, ki pripomorejo k ugotovitvi obstoja storjene kršitve;

- podjetje po prejemu obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah obvesti Komisijo, da ne izpodbija dejanskega stanja, na katero Komisija opira svoje obtožbe.“

208 Komisija je menila, da niti SAS niti Maersk Air nista izpodbijali dejstev iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, zato jima je priznala zmanjšanje na podlagi druge alinee naslova D(2) Obvestila o ugodni obravnavi.

209 Po drugi strani pa je Komisija uporabila prvo alineo naslova D(2) zadevnega obvestila samo v korist družbe Maersk Air in glede tega v uvodni izjavi 123 izpodbijane odločbe navedla to pojasnilo:

„— po končani preiskavi na kraju samem je družba Maersk Air službam Komisije predlagala organizacijo sestanka s [predstavnikom družbe Maersk Air], ki je takrat to družbo že zapustil. [Ta predstavnik družbe Maersk Air] je imel ključno vlogo pri pogajanjih družbe Maersk Air z družbo SAS leta 1998. Ta sestanek je potekal v pisarnah družbe Maersk Air 22. junija 2000 in ob tej priložnosti je družba Maersk Air predstavnikom Komisije predala tudi ‚zasebne spise‘, ki jih je [predstavnik družbe Maersk Air] hranil na svojem domu v Københavnu. Ti spisi so bili Komisiji v pomoč pri rekonstrukciji poteka pogajanj in natančnega obsega sporazuma;

- nasprotno so informacije, ki jih je predložila družba SAS, Komisiji samo potrdile, kar je že vedela. V nasprotju z dokumenti, ki jih je predložila družba Maersk Air, družba SAS, dodatnih dokumentov‘ ni predložila na svojo pobudo po končani preiskavi, temveč šele po vročitvi zahteve za informacije.“

- 210 Iz tega sledi, da razlika pri zmanjšanju globe, ki je bilo odobreno tožeči stranki (10 %), in zmanjšanju, ki je bilo odobreno družbi Maersk Air (25 %), izhaja iz dodatnega 15-odstotnega zmanjšanja, ki ga je Komisija odobrila samo v korist družbe Maersk Air. Pričujoči del tretjega tožbenega razloga se torej nanaša na ta neobstoje zmanjšanja zaradi sodelovanja.
- 211 V podporo temu očitku tožeča stranka navaja, da pri udeleženkah omejevalnega sporazuma ni bilo nobene razlike glede pripravljenosti za sodelovanje in da je popolnoma sodelovala s Komisijo.
- 212 Ta okoliščina, čeprav bi bila dokazana, ni bistvena. Le preprosta pripravljenost podjetja za sodelovanje je brez pomena. V prvi alineji naslova D(2) Obvestila o ugodni obravnavi je namreč določeno, da se zmanjšanje odobri samo podjetju, ki „posreduje Komisiji podatke, dokumente ali druge dokaze, ki pripomorejo k ugotovitvi obstoja storjene kršitve“, ne pa tudi podjetju, ki samo pokaže pripravljenost za sodelovanje ali samo sodeluje s Komisijo.
- 213 Prav tako je v skladu s sodno prakso zmanjšanje globe zaradi sodelovanja v upravnem postopku upravičeno le, kadar ravnanje zadevnega podjetja Komisiji omogoči, da lažje ugotovi obstoj kršitve in jo, če je to potrebno, odpravi (sodba Sodišča z dne 16. novembra 2000 v zadevi SCA Holding proti Komisiji, C-297/98 P, Recueil, str. I-10101, točka 36, in sodba Lizin, točka 300). Poleg tega Komisija pri presoji sodelovanja podjetij ne sme prezreti načela enakega obravnavanja (zgoraj v točki 83 navedena sodba Krupp Thyssen Stainless in Acciai speciali Terni proti Komisiji, točka 237, in sodba Lizin, točka 308).

214 Iz prve alinee uvodne izjave 123 izpodbijane odločbe izhaja, da je v skladu z določbami iz Obvestila o ugodni obravnavi Komisija družbi Maersk Air priznala dodatno znižanje, ker ji je ta predložila spise (v nadaljevanju: zasebni spisi), ki so bili Komisiji v pomoč pri rekonstrukciji poteka pogajanj in natančnega obsega sporazuma.

215 Trditev tožeče stranke, da je razlika v sodelovanju, ki jo je bilo mogoče ugotoviti med njo in družbo Maersk Air, samo naključna in da izhaja iz dejstva, da je bila, v primerjavi z dogajanjem v prostorih družbe Maersk Air, med preiskavo v njenih prostorih prisotna odgovorna oseba in da je bil zato Komisiji prihranjen ponovni obisk, torej temelji na napačni razlagi izpodbijane odločbe. V nasprotju s trditvami tožeče stranke Komisija družbi Maersk Air namreč ni odobrila dodatnega zmanjšanja, ker jo je ta povabila, naj se vrne, da ji bo lahko predložila pojasnila, ampak ker ji je družba Maersk Air predložila spise, na podlagi katerih je lahko ugotovila natančen obseg sporazumov.

216 Nasprotno Komisija tožeči stranki tega znižanja ni priznala iz dveh razlogov:

— informacije, ki jih je predložila družba SAS, so Komisiji samo potrdile, kar je že vedela;

— družba SAS dodatnih dokumentov ni predložila na svojo pobudo, ampak šele po zahtevi za informacije.

- 217 Treba je ugotoviti, da tožeča stranka ni predložila nobenega konkretnega dokaza, s katerim bi lahko izpodbijala utemeljenost obrazložitve, s katerima ji je Komisija zavrnila priznanje dodatnega znižanja globe.
- 218 Po eni strani ni izpodbijala dejstva, da je te dokumente predložila šele po zahtevi za informacije. Pri tem je treba opozoriti, da iz sodne prakse izhaja, da sodelovanje pri preiskavi, ki ne presega obveznosti, ki jih imajo podjetja na podlagi člena 11(4) in (5) Uredbe št. 17 ali enakovrednih določb iz sektorskih uredb, ne utemeljuje zmanjšanja globe (sodba Sodišča prve stopnje z dne 14. maja 1998 v zadevi Weig proti Komisiji, T-317/94, Recueil, str. II-1235, točka 283, ter zgoraj v točki 75 navedena sodba CMA CGM in drugi proti Komisiji, točka 303).
- 219 Po drugi strani tožeča stranka ne navaja nobenega dokumenta, ki bi ga predložila Komisiji in bi ji omogočil potrditev obstoja kršitve, niti nobenega dokumenta, na katerem bi temeljila izpodbijana odločba ali ki bi bil v njej vsaj uporabljen.
- 220 Poleg tega z nobenim od ukrepov, ki jih navaja tožeča stranka, ni mogoče utemeljiti znižanja globe zaradi sodelovanja niti, splošneje, zaradi obstoja olajševalnih okoliščin.
- 221 Iz tega sledi, da je treba prvi del tretjega tožbenega razloga zavrnilo.

Drugi del tožbenega razloga: ukrepi družbe SAS po izdaji izpodbijane odločbe

– Trditve strank

- 222 Tožeča stranka trdi, da lahko sodišče Skupnosti v okviru neomejene pristojnosti upošteva elemente poznejšega datuma odločbe Komisije in zlasti ravnanje ene od strank, ki ji je bila naložena globa, po izdaji odločbe o naložitvi globe (sodba Sodišča z dne 6. marca 1974 v združenih zadevah Istituto Chemioterapico Italiano in Commercial Solvents proti Komisiji, 6/73 in 7/73, Recueil, str. 223, in sodba Sodišča prve stopnje z dne 14. julija 1995 v zadevi CB proti Komisiji, T-275/94, Recueil, str. II-2169, točka 64). Po njenem mnenju je mogoče z ukrepi, ki jih je sprejela po izdaji izpodbijane odločbe ter so privedli do odstavitve podpredsednika in odstopa celega upravnega odbora, utemeljiti precejšnje zmanjšanje naložene globe. Poleg tega naj bi bilo mogoče za olajševalno okoliščino šteti tudi izvajanje programa za uskladitev (sodba Sodišča prve stopnje z dne 14. julija 1994 v zadevi Parker Pen proti Komisiji, T-77/92, Recueil, str. II-549).
- 223 Tožeča stranka meni, da so ukrepi, ki jih je sprejela po izdaji izpodbijane odločbe, izjemni. Odstop celega upravnega odbora in odstavitev podpredsednika naj bi bila za družbo skrajna ukrepa in učinkovito sredstvo za odvracanje drugih podjetij od kršenja pravil o konkurenci. Poleg tega naj bi vzpostavitev programa za uskladitev njene organizacije jasno kazala odločenost te družbe, da se v prihodnje izogne kršitvam pravil Skupnosti.
- 224 Komisija meni, da okoliščine, ki jih navaja tožeča stranka, z ničimer ne utemeljujejo zmanjšanja globe, ki ji je bila naložena, in da navedena sodna praksa v zadevnem primeru ni upoštevana.

— Presoja Sodišča prve stopnje

- 225 Za uvod je treba ugotoviti, da ukrepi, ki jih je podjetje sprejelo po izdaji odločbe, katere predmet je bilo, nikakor ne morejo vplivati na zakonitost zadevne odločbe, saj je treba o tej presoji glede na dejanske in pravne elemente, kakor so obstajali na dan sprejetja akta.
- 226 Zato je mogoče zahtevo tožeče stranke preučiti kvečjemu v okviru neomejene pristojnosti Sodišča prve stopnje na podlagi člena 229 ES.
- 227 Najprej je treba ugotoviti, da sodb, na katere se sklicuje tožeča stranka, ni mogoče razlagati v smislu dopustitve načela, da je mogoče globo, ki je bila naložena podjetju, zmanjšati zaradi ravnanja tega podjetja po sprejetju odločbe, s katero mu je bilo naloženo plačilo zadevne globe. Po eni strani je v zgoraj v točki 222 navedeni sodbi Istituto Chemioterapico Italiano in Commercial Solvents proti Komisiji Sodišče zmanjšalo globo zaradi zamude, ki jo je bilo mogoče pripisati Komisiji pri sprejemanju odločbe, z obrazložitvijo, da bi bilo trajanje kršitve krajše in globa nižja, če bi Komisija ukrepala prej, ter da so bili škodljivi učinki omejeni, ker je tožeča stranka uresničila zahteve iz odločbe. Po drugi strani je Sodišče prve stopnje v zgoraj v točki 222 navedeni sodbi CB proti Komisiji le opozorilo na zgoraj navedeno sodbo Istituto Chemioterapico Italiano in Commercial Solvents proti Komisiji, ni pa zmanjšalo globe zaradi ravnanja podjetja po sprejetju odločbe in mu taka zahteva niti ni bila predložena.
- 228 Iz tega sledi, da v nasprotju s trditvijo tožeče stranke iz sodne prakse ne izhaja, da je mogoče globo zmanjšati zaradi ravnanja podjetja po izdaji odločbe o naložitvi globe.

Vsekakor bi lahko tako zmanjšanje, če bi bilo mogoče, sodišče Skupnosti odobrilo le s precejšnjo previdnostjo in v povsem izjemnih okoliščinah, predvsem ker bi bila lahko taka praksa razumljena kot spodbujanje h kršitvam, pri čemer bi zadevno podjetje računalo na možnost zmanjšanja globe zaradi spremembe svojega ravnanja po sprejetju odločbe.

229 Vendar se zdi, da v zadevnem primeru z nobeno od okoliščin, ki jih navaja tožeča stranka, ni mogoče utemeljiti znižanje globe.

230 Iz tega sledi, da je treba utemeljitev tožeče stranke v okviru drugega dela tretjega tožbenega razloga zavrniti in zato zavrniti tudi tožbeni razlog v celoti.

Zahteva Komisije za povišanje globe, ki je bila naložena tožeči stranki

231 Komisija trdi, da tožeča stranka v repliki izpodbija nekatere ugotovitve, ki se nanašajo na obseg in naravo kršitve, čeprav ji je bilo priznано 10-odstotno zmanjšanje globe, ker ni izpodbijala resničnosti dejstev iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, in Sodišču prve stopnje predlaga, naj na podlagi svoje neomejene pristojnosti to krivdno ravnanje kaznuje s povečanjem globe.

232 Glede tega je treba najprej opozoriti, da je v drugem pododstavku točke E(4) Obvestila o ugodni obravnavi določeno, da „[če] podjetje, ki mu je bilo priznано

znižanje globe, ker ni izpodbijalo resničnosti dejstev, to prvič izpodbija v ničnostni tožbi pred Sodiščem prve stopnje, Komisija načelno zahteva povečanje globe, ki je bila naložena temu podjetju“. Poleg tega je v členu 14 Uredbe določeno: „Sodišče [prve stopnje] ima neomejeno sodno pristojnost v smislu člena [229 ES], da pregleda odločbe, na podlagi katerih je Komisija naložila globo ali periodično denarno kazen; naloženo globo ali periodično denarno kazen lahko prekliče, zniža ali zviša“. Tako je Sodišče prve stopnje v svoji sodbi Grafitne elektrode (točki 417 in 418) upoštevalo okoliščino, da je tožeča stranka pred njim izpodbijala nekatera dejstva, ki jih je med upravnim postopkom priznala, in na podlagi tega znižalo zmanjšanje globe, ki je bilo tožeči stranki priznано zaradi sodelovanja.

233 Zato je treba preučiti, ali je mogoče, kot trdi Komisija, z okoliščinami v zadevnem primeru utemeljiti črtanje 10-odstotnega zmanjšanja globe, ki je bilo tožeči stranki priznано zaradi sodelovanja.

234 V zadevnem primeru je treba ugotoviti, da tožeča stranka v okviru tožbe neposredno ne izpodbija dejstev, ki so ji bila očitana v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah in na katerih je temeljila ugotovitev kršitve člena 81 ES, saj namen njenih predlogov ni razglasiti ničnosti izpodbijane odločbe, kar zadeva v njej podano ugotovitev, da je tožeča stranka storila kršitev, temveč predlaga samo znižanje globe, ki ji je bila naložena.

235 Vendar Komisija kljub temu trdi, da tožeča stranka izpodbija nekatere ugotovitve, ki se nanašajo na obseg in naravo kršitve, ter meni, da tožeča stranka s tem ravna krivdno in bi bilo zato treba povečati globo, ki ji je bila naložena.

236 Zato je treba preučiti, ali tožeča stranka, kot trdi Komisija, res dvomi o resničnosti dejstev, na katerih je Komisija zasnovala svoje očitke in jih je tožeča stranka priznala v okviru predhodnega postopka.

237 Komisija glede tega opozarja, da tožeča stranka v repliki trdi, da „naj bi bil sporazum, ki sta ga v zadevnem primeru sklenili udeleženci sporazuma, le delno uresničen, saj je zadeval samo tri povezave, ki jih je posebej izpostavila Komisija (tj. povezave Köbenhavn–Stockholm, Köbenhavn–Benetke in Billund–Frankfurt)“, da „je bil namen udeleženk sporazuma veliko manjši, kot meni Komisija, [saj] je sporazum zadeval samo tri povezave“, in da „ni povezava Köbenhavn–Oslo nikoli spadala v okvir razdelitve trga“, medtem ko je v „[uvodnih izjavah] od 62 do 64 in členu 1 [izpodbijane] odločbe jasno navedeno, da sta udeleženci sporazuma sklenili splošni sporazum o razdelitvi trgov, ki naj bi, predvsem zaradi omejitve potencialne konkurence med družbama SAS in Maersk [Air] zadeval ves zračni promet s prihodom na Dansko in z odhodom od tam“.

238 Glede tega je nujno opozoriti, da je treba za presojo o tem, ali tožeča stranka postavlja pod vprašaj svoje pripoznanje, zaradi katerega ji je bilo priznано znižanje višine globe, primerjati utemeljitve tožeče stranke pred Sodiščem prve stopnje s priznanji tožeče stranke med upravnim postopkom, in ne z ugotovitvami iz izpodbijane odločbe.

239 V obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah je navedeno, da sta udeleženci omejevalnega sporazuma sklenili sporazume o razdelitvi trga pri treh posebnih povezavah in splošni sporazum o razdelitvi trgov. Poleg tega je v točki 74 obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah navedeno:

„Da spada sporazum na področje uporabe člena 81(1) [ES], je dovolj, da je njegov namen omejevanje konkurence; zato je treba ugotoviti, da je tudi namen zadevnih

sporazumov precejšnje omejevanje konkurence. Vendar učinek na trg ni povsod enak. Pri povezavah med Köbenhavnom in Stockholmom ter Billundom in Frankfurtom je bila omejena dejanska konkurenca, medtem ko gre pri povezavi med Köbenhavnom in Benetkami za potencialno konkurenco. Prav tako je s splošnim sporazumom omejena potencialna konkurenca med udeleženkama sporazuma.“

240 Zato se lahko šteje, da je v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah Komisija menila, da splošni sporazum ni bil samo sklenjen, ampak da je bil tudi uresničen in je imel določen učinek na trg.

241 Utemeljitev, ki jih je tožeča stranka predstavila v vlogah pred Sodiščem prve stopnje, bi bilo mogoče razlagati tudi kot izpodbijanje ne le učinkov splošnega sporazuma, ampak tudi njegovega izvajanja ali celo njegove sklenitve. Vendar je v odgovorih na pisna vprašanja Sodišča prve stopnje in med razpravami med obravnavo tožeča stranka potrdila, da ne izpodbija dejstev, da je sklenila splošni sporazum o razdelitvi trgov in da sta ga udeleženci sporazuma nameravali uresničiti, ampak izpodbija samo trditev, da je splošni sporazum vplival na trg. Treba pa je ugotoviti, da je tožeča stranka, čeprav je priznala dejstva in kršitve iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, že v odgovoru na to obvestilo trdila, da kršitve niso imele učinka na trg.

242 Iz tega sledi, da utemeljitev, ki jih je podala tožeča stranka v okviru te tožbe, ni mogoče šteti za zanikanje njenega priznanja in zato z njimi ni mogoče utemeljiti črtanja 10-odstotnega zmanjšanja globe, ki ji ga je priznala Komisija.

243 Zato je treba zahtevo Komisije glede tega zavrni.

244 Iz navedenega sledi, da je treba tožbene razloge in utemeljitve tožeče stranke, s katerimi je želela doseči zmanjšanje globe, ki ji je bila naložena, zavrniti.

245 V teh okoliščinah – glede na težo in trajanje kršitev, kakor sta bili upravičeno ugotovljeni v izpodbijani odločbi, ker sta se udeleženci sporazuma zavedali popolnoma protikonkurenčne narave svojega ravnanja in sta sklenili dogovor, pri katerem sta se izogibali puščanju pisnih sledi, da se Komisija ne bi seznanila z natančnim obsegom njunih sporazumov, medtem ko sta ji priglasili druge vidike sodelovanja, ter glede na velikost tožeče stranke in njen položaj na trgu – Sodišče prve stopnje v okviru neomejene pristojnosti, s katero razpolaga, meni, da je višina globe, ki je bila naložena tožeči stranki, ustrezna.

246 Zato je treba tožbo zavrniti.

Stroški

247 V skladu s členom 87(2) Poslovnika se neuspeli stranki naloži plačilo stroškov, če so bili ti priglašeni. Tožeča stranka z nobenim predlogom ni uspela, zato nosi svoje stroške in stroške, ki jih je priglasila Komisija.

Iz teh razlogov je

SODIŠČE PRVE STOPNJE (tretji senat)

razsodilo:

- 1. Tožba se zavrne.**
- 2. Tožeča stranka nosi svoje stroške in stroške, ki jih je priglasila Komisija.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourggu, 18. julija 2005.

Sodni tajnik

Predsednik

H. Jung

M. Jaeger

Stvarno kazalo

Pravni okvir	II - 2927
Dejansko stanje	II - 2928
Postopek in predlogi strank	II - 2934
Pravno stanje	II - 2936
Prvi tožbeni razlog: napaka pri presoji teže kršitve	II - 2936
Trditve strank	II - 2936
— Prvi del tožbenega razloga: opredelitev kršitev	II - 2937
— Drugi del tožbenega razloga: dejanski vpliv kršitev	II - 2939
— Tretji del tožbenega razloga: geografski obseg kršitve	II - 2941
— Četrty del tožbenega razloga: dobiček, ki ga je prinesla kršitev	II - 2943
— Peti del tožbenega razloga: zadevni promet	II - 2945
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 2946
— Uvodne ugotovitve	II - 2946
— Narava kršitve	II - 2951
— Velikost upoštevnege geografskega trga	II - 2955
— Vpliv na trg	II - 2959
— Primerjava z zadevo Grške prevozne ladje	II - 2968
— Sklep o opredelitvi kršitev	II - 2971
— Upoštevanje prometa	II - 2976

— Drugi tožbeni razlog: napaka pri presoji trajanja kršitve	II - 2981
Trditve strank	II - 2981
Presoja Sodišča prve stopnje	II - 2983
Tretji tožbeni razlog: napaka pri presoji olajševalnih okoliščin	II - 2988
Prvi del tožbenega razloga: sodelovanje družbe SAS s Komisijo	II - 2988
Trditve strank	II - 2988
— Presoja Sodišča prve stopnje	II - 2991
Drugi del tožbenega razloga: ukrepi družbe SAS po izdaji izpodbijane odločbe	II - 2996
— Trditve strank	II - 2996
— Presoja Sodišča prve stopnje	II - 2997
Zahteva Komisija za povišanje globe, ki je bila naložena tožeči stranki	II - 2998
Stroški	II - 3002

