

ROZSUDOK SÚDU PRVÉHO STUPŇA (tretia komora)  
z 18. júla 2005 \*

Vo veci T-241/01,

**Scandinavian Airlines System AB**, so sídlom v Štokholme (Švédsko), v zastúpení:  
M. Kofmann, advokát, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalobca,

proti

**Komisia Európskych spoločenstiev**, v zastúpení: P. Oliver a W. Wils, splnomocnení  
zástupcovia, s adresou na doručovanie v Luxemburgu,

žalovanej,

ktorej predmetom je návrh na zrušenie článku 2 rozhodnutia Komisie 2001/716/ES z 18. júla 2001 týkajúceho sa konania o uplatnení článku 81 ES a článku 53 Dohody o EHP (vec COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air a vec COMP.D.2 37.386 — Sun-Air proti SAS a Maersk Air) [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 265, s. 15) v rozsahu,

\* Jazyk konania: angličtina.

v akom určuje výšku pokuty udelenej žalobcovi na 39 375 000 eur, a subsidiárne návrh na zníženie výšky uvedenej pokuty,

SÚD PRVÉHO STUPŇA  
EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV (tretia komora),

v zložení: predseda komory J. Azizi, sudcovia M. Jaeger a F. Dehousse,

tajomník: H. Jung,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 24. júna 2004,

vyhlásil tento

### **Rozsudok**

#### **Právny rámec**

- 1 Podľa článku 4 ods. 1 nariadenia Rady (EHS) č. 3975/87 zo 14. decembra 1987 stanovujúceho postup pri uplatňovaní pravidiel hospodárskej súťaže pre podniky leteckej dopravy (Ú. v. ES L 374, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 262) v znení platnom v čase skutkového stavu (ďalej len „nariadenie“), ak Komisia zistí, že došlo

k porušeniu článku 81 ods. 1 Zmluvy, môže rozhodnutím požadovať, aby podniky alebo združenia podnikov takéto protiprávne konanie ukončili.

- 2 Článok 12 ods. 2 nariadenia stanovuje, že Komisia môže rozhodnutím uložiť pokuty podnikom alebo združeniam podnikov od 1 000 do 1 000 000 eur alebo sumu presahujúcu túto hranicu, ktorá však nepresahuje 10 % obratu za predchádzajúci účtovný rok podniku, ktorý sa zúčastňuje na porušovaní, v prípade, ak buď úmyselne, alebo z nebalosti porušuje článok 81 ods. 1 Zmluvy. Na určenie výšky pokuty sa zohľadní závažnosť a dĺžka trvania porušenia.
- 3 V oznámení zverejnenom v úradnom vestníku (Ú. v. ES C 9, 1998, s. 3) Komisia uverejnila Usmernenia k metóde stanovovania pokút uložených podľa článku 15 ods. 2 nariadenia Rady (EHS) č. 17 zo 6. februára 1962 Prvé nariadenie implementujúce články [81] a [82] zmluvy (Ú. v. ES 13, 1962, s. 204; Mim. vyd. 08/001, s. 3) a článku 65 ods. 5 [ESUO] (ďalej len „usmernenia“).
- 4 Vo svojom oznámení z 18. júla 1996 o neuložení alebo znížení pokút vo veciach týkajúcich sa kartelových dohôd [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES C 207, s. 4) (ďalej len „oznámenie o spolupráci“) Komisia upresnila podmienky oslobodenia od pokuty alebo zníženia pokuty pre podniky, ktoré s ňou spolupracujú počas šetrenia.

### Skutkový stav predchádzajúci sporu

- 5 Scandinavian Airlines System AB (ďalej len „SAS“ alebo „žalobca“), najvýznamnejšia škandinávská letecká spoločnosť, je konzorcium, ktoré je kontrolované Scandinavian

Airlines System Sverige AB, Scandinavian Airlines System Danmark A/S a Scandinavian Airlines System Norge ASA, pričom každý z týchto troch podnikov je pod 50 % kontrolou štátu a 50 % kontrolou súkromného sektora. Je členom Star Alliance a prevádzkuje pravidelné lety do 105 destinácií (40 v Škandinávii, 56 vo zvyšku Európy a 9 mimo Európy). Podľa svojej výročnej správy za rok 2002 predstavoval obrat SAS 4,917 miliárd eur.

- 6 Maersk Air A/S je dánska letecká spoločnosť kontrolovaná skupinou A. P. Møller, ktorá podniká aj v iných odvetviach, ako sú námorná doprava, ropa a plyn. Skupina A. P. Møller kontroluje, okrem iného, anglickú spoločnosť Maersk Air Ltd. Spoločnosti Maersk Air A/S a Maersk Air Ltd vytvárajú skupinu Maersk Air, ktorá mala roku 2000 obrat vo výške 458,6 milión eur. Maersk Air A/S (ďalej len „Maersk Air“) prevádzkuje štyri letecké linky v Dánsku a pätnásť pravidelných medzinárodných liniek s odletom a priletom v Kodani a v Billunde.
- 7 Listom z 8. marca 1999 SAS a Maersk Air oznámili Komisii dohodu o spolupráci datovanú 8. októbra 1998 a päť vedľajších dohôd s cieľom získať negatívny atest a/alebo výnimku na základe článku 3 ods. 2 a článku 5 nariadenia.
- 8 Dohoda o spolupráci, ktorá nadobudla účinnosť 28. marca 1999, obsahuje tieto dve veľké časti:
  - a) zdieľanie kódov letov pre určitý počet liniek prevádzkovaných Maersk Air (štyri vnútroštátne a deväť medzinárodných liniek), čo umožní SAS predávať miesta na lety so zdieľanými kódmi;

- b) účasť na vernostnom programe zákazníkov, vďaka čomu môžu cestujúci na letoch Maersk Air získať body v rámci vernostného programu SAS (program „EuroBonus“), a naopak, členovia EuroBonusu môžu vymeniť získané body za letenky na lety Maersk Air. Spolupráca v oblasti vernostného programu pokrýva všetky linky Maersk Air.
- 9 Päť vedľajších dohôd obsahuje technické a finančné upresnenia potrebné pre realizáciu oboch častí hlavnej dohody.
- 10 Dňa 23. novembra 1998 podala malá dánska letecká spoločnosť Sun-Air of Scandinavia Komisii sťažnosť, doručенú 7. januára 1999, vo veci spolupráce medzi SAS a Maersk Air.
- 11 Počas predbežného šetrenia Komisia zistila, že oznámenie odzrkadľovalo dohody medzi dvomi spoločnosťami iba čiastočne. Podľa Komisie dohoda o spolupráci nadobudla účinnosť v rovnakom čase, ako Maersk Air zrušil spojenie Kodaň – Štokholm, kde dovtedy konkuroval SAS. Okrem toho takisto vyšlo najavo, že v tom istom čase SAS prestal lietať medzi Kodaňou a Benátkami, pričom toto spojenie začal prevádzkovať Maersk Air. Nakoniec, SAS zrušil spojenie Billund – Frankfurt a Maersk Air zostal jediným prevádzkovateľom tejto linky. Tieto začiatky a ukončenia prevádzkovania liniek neboli oznámené Komisii.
- 12 Rozhodnutím z 9. júna 2000 Komisia nariadila, aby sa SAS, Maersk Air a skupina A. P. Møller podriadili šetreniu na základe článku 14 ods. 3 nariadenia č. 17 a článku 11 ods. 3 nariadenia.

- 13 Počas kontroly vykonanej 15. a 16. júna 2000 sa našli dokumenty potvrdzujúce, že dohoda uzavretá medzi spoločnosťami SAS a Maersk Air mala väčší rozsah pôsobnosti, než strany oznámili Komisii. Z dokumentov totiž vyplynulo, že na základe dohody neoznámenej Komisii sa jednak SAS zaviazal nezabezpečovať spojenia, ktoré prevádzkoval Maersk Air z Jutlandu, a Maersk Air slúbil nezahájiť lety s odletom z Kodane, ktoré prevádzkoval alebo si želal prevádzkovať SAS, jednak Maersk Air zrušil spojenie Kodaň – Štokholm a SAS zrušil spojenia Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt a obe spoločnosti prenechali zabezpečovanie týchto spojení výlučne druhej spoločnosti.
- 14 Dňa 22. júna 2000 Maersk Air z vlastného podnetu oznámila Komisii dodatočné informácie, ktoré boli dovtedy uložené v bydlisku jedného z jeho bývalých zamestnancov.
- 15 Listom z 24. augusta 2000, ktorým odpovedal na žiadosť o informácie Komisie z 1. augusta 2000, poskytol SAS Komisii spis označený ako „dôverné spisy“. Listom z 13. septembra 2000 jej SAS poskytol dva ďalšie spisy, ktoré sa objavili po návrate istých zamestnancov z dovolenky.
- 16 Listom z 12. októbra 2000 spoločnosti SAS a Maersk Air podali dodatočné oznámenie s cieľom, aby Komisia mohla zohľadniť zmeny, ktoré nastali v ich spolupráci a ktoré sa týkali hlavne dopravných plánov oboch spoločností.

- 17 Dňa 31. januára 2001 začala Komisia konanie o uplatnení článku 81 ES a článku 53 Dohody o Európskom hospodárskom priestore (EHP) a zaslala oznámenie výhrad SAS a Maersk Air v súlade s článkom 3 ods. 1 a článkom 16 ods. 1 nariadenia. Oznámenie výhrad sa týkalo tak aspektov spolupráce, ktoré neboli oznámené a ktoré Komisia objavila pri kontrole, ako aj aspektov, ktoré boli oznámené, ale nedali sa pochopiť bez neoznámených aspektov, ako je spolupráca v prípade spojení Billund – Frankfurt a Kodaň – Benátky. Prvým záverom Komisie obsiahnutým v tomto oznámení bolo, že SAS a Maersk Air porušili článok 81 ES a článok 53 Dohody o EHP, a toto porušenie práva Spoločenstva sa dá považovať za veľmi závažné porušenie. Komisia takisto informovala účastníkov o svojom úmysle uložiť pokuty.
- 18 Vo svojich oddelených odpovediach na oznámenie výhrad, obe datované 4. apríla 2001, strany dohody uznali skutkový stav, ako aj existenciu porušení opísaných v oznámení výhrad a upresnili, že si neželajú žiadať o vypočutie.
- 19 Spoločnosti SAS a Maersk Air však vypracovali pripomienky, ktoré sa obmedzovali na aspekty spôsobilé ovplyvniť výšku pokuty, ako závažnosť a dĺžka trvania porušení.
- 20 Na konci konania prijala Komisia rozhodnutie č. 2001/716/ES z 18. júla 2001 o konaní podľa článku 81 Zmluvy o ES a článku 53 Dohody o EHP (vec COMP. D.2 37.444 – SAS/Maersk Air a vec COMP.D.2 37.386 – Sun-Air proti SAS a Maersk Air) [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 265, s. 15) (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“).

21 Výrok napadnutého rozhodnutia znie:

*„Článok 1*

... SAS a ... Maersk Air porušili článok 81 [ES] a článok 53 Dohody o EHP tým, že uzavreli:

- a) celosvetovú dohodu o rozdelení trhu, ktorá stanovuje, že SAS nezabezpečí spojenia prevádzkované Maersk Air z Jutlandu a že Maersk Air nezačne prevádzkovať letecké spojenia s odletom z Kodane, ktoré prevádzkuje alebo si želá prevádzkovať SAS, ako aj dohodu s cieľom zabezpečiť dodržiavanie rozdelenia vnútroštátnych liniek;
  
- b) osobitné dohody o rozdelení trhu s ohľadom na určité medzinárodné linky, najmä:
  - i) dohodu stanovujúcu, že Maersk Air prestane prevádzkovať spojenie medzi Kodaňou a Štokholmom od 28. marca 1999 za náhradu;
  
  - ii) dohodu uzavretú ako náhradu za zrušenie spojenia medzi Kodaňou a Štokholmom zo strany Maersk Air, ktorá stanovuje, že SAS zruší prevádzkovanie linky medzi Kodaňou a Benátkami [na] konci mesiaca marec [alebo] začiatkom [mesiaca] apríl 1999 a Maersk Air začne prevádzku na tejto linke v rovnakom čase;



- iii) dohodu, ktorá stanovuje, že SAS prestane ponúkať letecké spojenie Billund – Frankfurt v januári 1999.

## Článok 2

Z dôvodu porušení uvedených v článku 1 [písm.] a) sa SAS ukladá pokuta vo výške 39 375 000 eur... a Maersk Air sa ukladá pokuta vo výške 13 125 000 eur...“  
[neoficiálny preklad]

## Konanie a návrhy účastníkov konania

- 22 Žalobca návrhom podaným do kancelárie Súdu prvého stupňa 2. októbra 2001 podal žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.
- 23 Na základe správy sudcu spravodajcu Súd prvého stupňa (tretia komora) rozhodol o začatí ústnej časti konania a v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania vyzval účastníkov, aby písomne odpovedali na určité otázky a poskytli rôzne dokumenty. Účastníci týmto výzvam vyhoveľi v stanovenej lehote.
- 24 Prednesy účastníkov a ich odpovede na otázky Súdu prvého stupňa boli vypočuté na pojednávaní uskutočnenom 24. júna 2004.

- 25 Žalobca navrhuje, aby Súd prvého stupňa:
- čiastočne zrušil napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom je pokuta uložená žalobcovi v článku 2 tohto rozhodnutia príliš vysoká,
  - subsidiárne znížil výšku pokuty v rozsahu, aký bude považovať za primeraný,
  - zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.

- 26 Komisia navrhuje, aby Súd prvého stupňa:
- žalobu zamietol,
  - zaviazal žalobcu na náhradu trov konania.

- 27 Komisia vo svojej duplike uvádza, že žalobca napáda určité úvahy, ktoré majú dosah na rozsah a povahu porušenia, pričom však v žalobe tvrdil, že nebude napádať okolnosti porušenia a žalobca získal 10 % zníženie pokuty za to, že nenapádal opodstatnenosť skutočností uvedených v oznámení výhrad. Komisia usudzuje, že týmto napadnutím sa žalobca dopúšťa protiprávneho správania, za čo by bolo možné

zvýšiť uloženie pokuty a pripomína, že Súd prvého stupňa je oprávnený prijať takéto opatrenia v rámci svojej neobmedzenej právomoci.

## Právny stav

- 28 Žalobca na úvod zdôrazňuje, že nepochybňuje napadnuté rozhodnutie v časti, v ktorej určuje, že porušil pravidlá hospodárskej súťaže, ale výlučne niektoré prvky spôsobilé ovplyvniť výpočet uloženej pokuty.
- 29 Na podporu svojej žaloby uvádza žalobca tri žalobné dôvody. Prvý žalobný dôvod sa zakladá na porušení článku 12 ods. 2 nariadenia a usmernení a týka sa posúdenia závažnosti porušenia. Druhý žalobný dôvod sa zakladá na porušení článku 12 ods. 2 nariadenia a týka sa určenia dĺžky trvania porušenia. V rámci tretieho žalobného dôvodu žalobca tvrdí, že Komisia nezohľadnila, alebo zohľadnila nesprávne, poľahčujúce okolnosti, ktoré by mohli viesť k výraznejšiemu zníženiu základnej sumy pokuty.

*O prvom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení závažnosti porušenia*

## Tvrdenia účastníkov konania

- 30 Podľa žalobcu Komisia porušila článok 12 nariadenia a usmernenia tým, že porušenia, ktorých sa dopustil žalobca, kvalifikovala ako „veľmi závažné“, pričom

boli iba „závažné“. Tento žalobný dôvod má päť častí, ktoré sa týkajú kvalifikácie porušení, ich skutočného dopadu, geografického rozsahu, prospechu, ktorý z nich vznikol, a zohľadnených údajov o obrate.

— O prvej časti týkajúcej sa kvalifikácie porušení

31 Žalobca po prvé tvrdí, že ním spáchané porušenia nedosahujú stupeň závažnosti porušení, ktoré Komisia zvyčajne kvalifikuje ako „veľmi závažné“. V rozhodnutiach Komisie, predovšetkým v tých, na ktoré sa odvoláva v usmerneniach, ako aj v judikatúre Súdu prvého stupňa a Súdneho dvora sa totiž ako „veľmi závažné“ kvalifikujú porušenia s dopadom na celý spoločný trh, alebo aspoň na jeho podstatnú časť, a predpokladá sa, že hospodárska súťaž na tomto trhu utrpela významnú, skutočnú škodu. Žalobca zdôrazňuje, že síce podľa usmernení predstavujú rozdelenia trhu prípady veľmi závažných porušení, ale takto kvalifikované boli iba dohody veľkého rozsahu a dlhého trvania. Tento rozbor je v súlade s praxou vyplývajúcou z najnovších vecí týkajúcich sa rozdelenia trhov, v ktorých boli vyhlásené rozsudky „Lysin“, „Ocelové bezšvíkové rúrky“ a „Mestské vykurovacie potrubia“. V prejednávanej veci sa síce porušenia týkali určitých pomerne dôležitých leteckých spojení, ale neoznámene aspekty dohody nespôsobili tak rozsiahle alebo závažné účinky.

32 Žalobca pripomína, že Súdny dvor upresnil, že závažnosť porušenia sa posudzuje so zreteľom na mnohé skutočnosti, ktorých povaha sa mení v závislosti od druhu porušenia a okolností každého prípadu (rozsudok Súdneho dvora zo 7. júna 1983, *Musique Diffusion française* a i./Komisia, 100/80 až 103/80, Zb. s. 1825, body 120 a 129). Komisia síce má určitú voľnú úvahu pri určení závažnosti porušenia, podľa žalobcu však bola táto právomoc podstatným spôsobom obmedzená prijatím usmernení. Aj keď metóda používaná Komisiou na základe usmernení zohľadňuje iné skutočnosti, než je povaha porušenia, posúdenie závažnosti porušenia sa nemôže zakladať výlučne na kvalifikácii správania bez zohľadnenia jeho dopadu. Naopak,

podľa žalobcu zo skutočnosti, že „*per se*“ alebo „zjavné“ porušenie spadá automaticky do rozsahu pôsobnosti článku 81 ods. 1 ES — čo uznáva v prípade rozdelenia trhu — ešte priamo nevyplýva jeho závažnosť pri stanovení výšky pokuty.

33 Žalobca po druhé usudzuje, že na prejednávany prípad treba hľadiť podobne, ako na prípad, ktorý bol predmetom rozhodnutia Komisie vo veci „Grécki dopravcovia“ (rozhodnutie Komisie č. 1999/271/ES z 9. decembra 1998 o konaní podľa článku [81] ES – IV/34.466) [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 109, 1999, s. 24), ktorý sa týkal dohody o určení cien služieb cestovnej dopravy medzi Gréckom a Talianskom a v ktorom Komisia síce usúdila, že takýto druh dohody svojou povahou predstavuje veľmi závažné porušenie práva Spoločenstva, ale so zreteľom na to, že skutočný dopad porušenia na trh bol obmedzený, že strany neuplatnili všetky dohody v celosti a že porušenie malo dopad iba na obmedzenú časť spoločného trhu, prijala záver, že išlo iba o „závažné“, a nie „veľmi závažné“ porušenie práva Spoločenstva.

34 Žalobca tvrdí, že v prejednávanej veci Komisia nepredložila dôkaz uvádzaných účinkov dohody, ako ani jej dopadu, keď tvrdila, že rozdelenie trhu medzi dvomi spoločnosťami ovplyvnilo mnoho iných liniek. Žalobca vytýka Komisii najmä to, že nedefinovala správne viac ako tri trhy v prejednávanej veci (t. j. linky Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt).

35 Závažnosť porušenia závisí podľa žalobcu tak od zemepisného dopadu, ako aj od počtu dotknutých osôb a uspokojí sa s prvým kritériom by vo všeobecnej rovine znamenalo posudzovať odvetvie leteckej dopravy prísnejšie, ako napr. odvetvie námornej dopravy. Žalobca zdôrazňuje, že počet cestujúcich na troch linkách určených Komisiou, t. j. 1,082 milióna potvrdzuje, že prejednávany prípad je

porovnateľný s vecou „Grécki prepravcovia“, kde bol počet cestujúcich 1,258 milióna. V oboch prípadoch bol počet cestujúcich relatívne nízky v porovnaní s ich počtom pre všetky spojenia v rámci EHP, ako aj medzi EHP a tretími štátmi. Podobne dohoda uzavretá v prejednávanej veci sa vykonala iba čiastočne, v rozsahu, že mala dopad iba na tri linky osobitne uvedené Komisiou, čomu nasvedčuje najmä skutočnosť, že stranám sa nepodarilo uzavrieť dohodu o spolupráci vo vzťahu k linke Kodaň – Birmingham.

- 36 Naopak, keď Komisia porovnáva geografický dopad porušení v prejednávanej veci s porušeniami, ktoré boli predmetom veci Volkswagen (rozhodnutie Komisie č. 98/273/ES z 28. januára 1998 o konaní podľa článku [81] ES, IV/35.733 – VW) [neoficiálny preklad] (Ú. v. ES L 124, s. 60), toto porovnanie nemá výpovednú hodnotu, keďže definícia dotknutého trhu pre obe odvetvia — t. j. leteckej dopravy v prvom prípade a distribúcie motorových vozidiel v druhom prípade — si vyžaduje veľmi odlišné metódy. Okrem toho nie je relevantná okolnosť, že vo veci Volkswagen Komisia kvalifikovala porušenie ako veľmi závažné, aj keď jedinými dotknutými štátmi boli Taliansko, Nemecko a Rakúsko, a to so zreteľom na rozdiel vo veľkosti týchto troch štátov a Dánska.
- 37 Žalobca nakoniec uvádza, že Komisia síce kvalifikovala porušenia, ktorých sa dopustili spoločnosti SAS a Maersk Air, ako „veľmi závažné“, ale základnú sumu pokuty pre Maersk Air určila na 14 miliónov eur. Keďže usmernenia stanovujú minimálnu výšku pokuty pre veľmi závažné porušenia na 20 miliónov eur, žalobca sa domnieva, že prístup Komisie je nekoherentný a že porušenia spáchané oboma stranami dohody sa mali kvalifikovať ako závažné.

— O druhej časti, týkajúcej sa skutočného dopadu porušení

- 38 Žalobca tvrdí, že porušenia, ktorých sa zúčastnil, mali iba malý, možno vôbec žiadny účinok na relevantné trhy. V tomto smere žalobca tvrdí, že všetky vykonané zmeny

jeho dopravných plánov boli odôvodnené vážnymi hospodárskymi a obchodnými úvahami, takže aj jednostranné rozhodnutia by viedli k tým istým zmenám. Pripomína, že SAS utrpel významné straty na spojení Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt, pričom Maersk Air mal podobné straty na spojení Štokholm – Kodaň.

39 Žalobca uznáva, že linka Kodaň – Štokholm slúžila pri rokovaniach ako „drobné“, ale zdôrazňuje, že mal eminentný záujem na tom, aby Maersk Air pokračoval v prevádzkovaní tejto linky takmer štyrmi letmi denne, keďže žalobca sám nebol schopný využívať ziskovo celý potenciál dopravy medzi Štokholmom a Kodaňou vlastnou základňou.

40 Žalobca ďalej tvrdí, že nič neodôvodňuje prijatie záveru, že na linkách, ktorých sa týkala spolupráca, vzrástli ceny neprímeraným spôsobom. Pre správne posúdenie závažnosti porušenia pritom je dôležité zohľadniť jeho dopad na ceny, alebo aspoň preukázať jeho vplyv na objem dopravy. Žalobca v tomto smere tvrdí, že štúdia, ktorú si objednal od spoločnosti Lexecon na účely preskúmania skutočného dopadu dohody na iné linky s odletom z Dánska ako tri linky spomenuté Komisiou, dokazuje, že dohoda má iba malý podiel na oslabení potenciálneho konkurenčného tlaku na SAS a mala iba minimálny dopad na ceny. Z porovnania cien určitých kategórií leteniek na linkách Kodaň – Štokholm na jednej strane a Kodaň – Oslo a Štokholm – Oslo na druhej strane v období od januára 1998 do marca 2000 vyplynulo, že podobný vývoj cien nastal aj na tých dvoch z týchto troch liniek, ktoré Maersk Air neprevádzkoval.

41 Podľa žalobcu bola jeho spolupráca s Maersk Air vo viacerých smeroch prospešná pre cestujúcich. Po šetrení SAS a Maersk Air obmedzili svoju spoluprácu na jej „dovolené“ aspekty, ako zdieľanie kódov, vernostný program a asistenčné služby

súvisiace s pristátím a ubytovaním. Podľa žalobcu majú cestujúci podstatný prospech zo spolupráce a tento prospech predstavuje najmä otvorenie alebo znovuotvorenie nových liniek, napr. medzi Kodaňou na jednej strane a Aténami, Benátkami, Istanbulom a Káhirou na druhej strane, a medzi Billundom a Dublinom, ako aj zvýšenie frekvencie letov a zlepšenie prípojov na existujúce linky.

42 Žalobca zdôrazňuje, že žiadna strana neprijala ani nerealizovala žiadne rozhodnutie v rozpore s vlastnými záujmami. Keď na jar 2000 zmluvné strany nedospeli k dohode o linke Kodaň – Birmingham, rozhodli sa, že si budú priamo konkurovať na linke, ktorú Maersk Air prevádzkoval spolu s British Airways.

43 Žalobca nakoniec tvrdí, že bola ovplyvnená iba obmedzená časť spoločného trhu, aj keď strany formulovali svoju dohodu o rozdelení trhov celosvetovo. Na jednej strane nič nenasvedčuje tomu, že by sa strany zachovali ináč na akejkoľvek inej linke, ako na troch uvádzaných linkách. Na druhej strane aj na tých troch linkách, na ktoré poukázala Komisia, boli zmeny vykonané na dopravných plánoch nevyhnutné.

— O tretej časti týkajúcej sa zemepisného rozsahu porušenia

44 Podľa žalobcu je tvrdenie uvedené v odôvodnení č. 91 napadnutého rozhodnutia, v zmysle ktorého „dotknutý geografický trh presahuje... EHP“ [*neoficiálny preklad*] nesprávne a nedostatočne koherentné. Toto tvrdenie sa totiž vracia k definícii relevantného geografického trhu ako geografickej oblasti, v ktorej mali účinky



porušenia určitý dopad. Žalobca pripomína, že v odôvodnení č. 28 napadnutého rozhodnutia Komisia tvrdí, že každá kombinácia miesta odletu a destinácie sa má z pohľadu zákazníka považovať za osobitný trh. Okrem toho výsledkom obvyklej metódy Komisie pre určenie trhov vo veciach leteckej dopravy nie je geografická oblasť, ale skôr určenie lineárneho spojenia medzi dvoma bodmi. Žalobca tvrdí, že okrem troch predmetných trhov (Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt) Komisia neurčila žiadny iný trh a uspokojila sa so všeobecným odkazom, spomínajúc veľký počet bližšie nešpecifikovaných spojení s odletom alebo s príletom v Kodani alebo v Billunde. Komisia teda nedokázala identifikovať a ohraničiť viac ako tri trhy.

45 V každom prípade Komisia nepreukázala existenciu trhu, ktorý by zahŕňal celý EHP, a neodôvodnila svoje tvrdenie o tom, že dohoda mala alebo mohla mať dopad na všetky linky s odletom alebo príletom v Dánsku.

46 Okrem toho do relevantného územia určeného Komisiou je zahrnutý veľký počet leteckých liniek, ktoré neprevádzkuje ani SAS, ani Maersk Air a ktoré nemajú miesto odletu ani príletu v Dánsku. Ani v tomto prípade Komisia nepreukázala, ako by boli alebo mohli byť tieto linky ovplyvnené.

47 Žalobca tvrdí, že Komisia nedokázala, že vytýkaná dohoda bude mať skutočný dopad na predmetné linky, ktoré spomína iba vo všeobecnosti. Podľa žalobcu dospela štúdia spoločnosti Lexecon k záveru, že na linkách, ktoré sa neprevádzkujú spoločne a na ktorých SAS nebol vystavený potenciálnej konkurencii zo strany Maersk Air, bol dopad dohody minimálny.

- 48 Žalobca poznamenáva, že vo veci „Grécki dopravcovia“ Komisia tvrdila, že v oblasti dopravy bol geografický rozsah porušenia obmedzený na spojenia, na ktoré mala prax obmedzujúca hospodársku súťaž skutočný dopad. V prejednávanej veci priviedlo nesprávne posúdenie geografického rozsahu dohody Komisiu k nesprávnemu posúdeniu závažnosti porušenia.
- 49 Aj keby Súd prvého stupňa prijal záver, že pojem „ovplyvneného geografického trhu“ [*neoficiálny preklad*] znamená geografickú oblasť, na ktorú mali účinky porušenia dopad, odôvodnenie by bolo nevyhovujúce, keďže napadnuté rozhodnutie neuvádza, aké druhy dopadov by sa mohli prejaviť v zóne „EHP a mimo nej“ [*neoficiálny preklad*].
- 50 Žalobca tvrdí, že Komisia sa okrem toho dopustila chyby pri posúdení geografického dopadu porušenia.
- 51 Podľa žalobcu porušenie nemalo taký široký dopad, ako uvádza Komisia. Komisia mala napríklad zohľadniť neúspech SAS a Maersk Air pri pokuse skoordinať ich letecké poriadky na linke Kodaň – Birmingham. Tento príklad ukazuje, že napriek všeobecnej formulácii dohody o rozdelení trhu sa jej účinky prejavili iba na tých linkách, kde si strany skutočne konkurovali.

— O štvrtej časti týkajúcej sa prospechu vyplývajúceho z porušenia

- 52 Žalobca pripomína, že v zmysle usmernení je možné zvýšiť základnú sumu pokuty s cieľom, aby prekročila výšku neoprávneného majetkového prospechu získaného v dôsledku porušenia. V prejednanom prípade Komisia uplatnila toto ustanovenie

a pri vypočítaní výšky pokuty uloženej žalobcovi zohľadnila — vychádzajúc z odhadu, ktorý urobili strany dohody počas rokovaní —, že zrušenie linky Kodaň – Štokholm zo strany Maersk Air znamenal pre SAS dodatočný príjem...<sup>1</sup> dánskych korún (DKK) ročne. Z napadnutého rozhodnutia však jasne vyplýva, že v rozpore s tým, čo uviedla vo svojom vyjadrení k žalobe, Komisia v skutočnosti odhadla majetkový prospech SAS vyplývajúci z porušenia vychádzajúc zo sumy... DKK.

53 Žalobca nesúhlasí s tým, že z porušenia získal dodatočný majetkový prospech vo výške... DKK.

54 V tomto smere žalobca predovšetkým tvrdí, že suma... DKK vyplýva z náhodnej poznámky zástupcu Maersk Air počas rokovaní a SAS s ňou nikdy nesúhlasil.

55 Pravdivosť tejto informácie rovnako vyvracia skutočnosť, že skúmané ceny na linke Kodaň – Štokholm sa nevyvíjali odlišne od cien uplatňovaných na porovnateľných linkách.

56 Žalobca ďalej poznamenáva, že posúdenie Komisiou — keďže táto sa obmedzila iba na zohľadnenie linky Kodaň – Štokholm — neberie ohľad na osobitnú povahu odvetvia leteckej dopravy, ktoré funguje na základe siete. Na linke Kodaň – Štokholm je potreba zohľadniť celú sieť o to väčšia, že 60 % dopravy predstavuje prípojovú dopravu.

1 — Neuvedené dôverné údaje.

- 57 Žalobca ďalej tvrdí, že bolo v jeho záujme, aby Maersk Air pokračoval vo svojej činnosti na linke Kodaň – Štokholm z dôvodu saturácie na tejto linke, čo tvrdil aj počas rokovaní s Maersk Air roku 1998. Dodáva, že počas pomerne krátkeho obdobia po zrušení linky Maersk Air SAS nebol schopný úplne prispôbiť svoju sieť novej situácii a z dôvodu saturácie SAS stráca podiel na doprave v prospech konkurenčných sietí.
- 58 Žalobca nakoniec tvrdí, že suma... DKK pochádza z dokumentu, ktorý SAS nemal možnosť pripomenkovať v čase jeho vzniku, a že neprotirečenie výrokom predstaviteľa Maersk Air ešte neznamená, že SAS s nimi súhlasil. Okrem toho dokumenty, ktoré vyhotovil SAS v súvislosti s týmito rokovaniami, nespomínajú dodatočné príjmy vyplývajúce z dohody o spolupráci, ale naznačujú, že pre Maersk Air bolo ziskové zostať pri prevádzkovaní linky Kodaň – Štokholm, aby napravil komplikácie počas dopravnej špičky.
- 59 Okrem toho podľa žalobcu z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že suma... DKK sa zakladá na predpoklade nárastu ceny za jedného cestujúceho na linke Kodaň – Štokholm a Kodaň – Oslo, pričom však na posledne menovanú linku sa dohoda o spolupráci nevzťahuje. Ak by sa myšlienkový pochod Komisie použil iba na linku Kodaň – Štokholm, kde je počet cestujúcich približne 1 milión, správna suma by bola... DKK.

— O piatej časti týkajúcej sa dotknutých údajov o obrate

- 60 Podľa žalobcu, ak by Súd prvého stupňa súhlasil s rozhodnutím Komisie použiť metódu výpočtu, ktorá sa zakladá na dotknutých údajoch o obrate, aj keď usmernenia na ne vôbec neodkazujú na účely výpočtu pokuty, bolo by vhodné, ak by Komisia aspoň porovnávala porovnateľné údaje.

- 61 V tomto smere žalobca tvrdí, že Komisia sa dopustila chyby v rozsahu, v akom porovnávala konsolidovaný obrat skupiny SAS, ktorý predstavuje 4,917 miliárd eur, s obratom Maersk Air, ktorý je 10,7-krát nižší, bez zohľadnenia skutočnosti, že Maersk Air je súčasťou skupiny A. P. Møller, ktorej obrat predstavuje približne dvojnásobok obratu skupiny SAS.
- 62 Komisia namieta nedôvodnosť argumentácie žalobcu a navrhuje žalobu zamietnuť.

### Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 63 V rámci prvého žalobného dôvodu, v zmysle ktorého Komisia nesprávne kvalifikovala porušenia ako „veľmi závažné“, pričom boli iba „závažné“, žalobca uvádza rad výhrad a tvrdení rozdelených do piatich častí, ktoré sú síce odlišné, ale čiastočne sa navzájom potvrdzujú a smerujú v podstate k spochybneniu posúdenia závažnosti porušenia Komisiou z dôvodu, že sa zakladá v príliš veľkej miere na povahe porušenia a nezohľadňuje, alebo nesprávne posudzuje skutočnosti týkajúce sa rozsahu relevantného geografického trhu a skutočného dopadu porušenia na trh. Podľa žalobcu je skutkový stav prejednávanej veci podobný ako vo veci „Grécki dopravcovia“ a Komisia pri vypočítaní pokuty nezohľadnila správne majetkový prospech získaný z porušenia, ako ani údaj o celosvetovom obrate.

### — Úvodné pripomienky

- 64 Na úvod je potrebné pripomenúť, že článok 12 ods. 2 nariadenia sa podobne ako článok 15 ods. 2 nariadenia č. 17 obmedzuje na stanovenie toho, že pri určovaní

výšky pokuty treba prihliadať na závažnosť a dĺžku trvania porušenia. V zmysle ustálenej judikatúry dáva toto ustanovenie Komisii širokú mieru voľnej úvahy pri stanovení pokút (rozsudok Súdu prvého stupňa z 21. októbra 1997, Deutsche Bahn/Komisía, T-229/94, Zb. s. II-1689, bod 127), ktoré závisí od jej všeobecnej politiky v oblasti hospodárskej súťaže (rozsudok Musique Diffusion française a i./Komisia, už citovaný v bode 32 vyššie, body 105 a 109). Toto je rámec, v ktorom Komisia roku 1998 prijala s cieľom zabezpečenia transparentnosti a objektívnosti jej rozhodnutí vo veciach pokút usmernenia smerujúce k upresneniu kritérií, ktoré mieni — rešpektujúc pritom právne normy vyššej právnej sily — použiť pri výkone svojej voľnej úvahy; vyplýva z nich dobrovoľné obmedzenie tejto právomoci (pozri v tomto zmysle rozsudok Súdu prvého stupňa z 30. apríla 1998, Vlaamse Gewest/Komisía, T-214/95, Zb. s. II-717, bod 89) v rozsahu, v akom je Komisia povinná dodržiavať pravidlá, ktoré si sama stanovila (rozsudok Súdu prvého stupňa z 12. decembra 1996, AIUFFASS a AKT/Komisía, T-380/94, Zb. s. II-2169, bod 57).

65 V prejednávanej veci Komisia v zmysle odôvodnení č. 78 a č. 125 napadnutého rozhodnutia uložila pokuty dvom podnikom, ktoré porušili článok 81 ods. 1 ES a článok 53 Dohody o EHP. Z odôvodnení napadnutého rozhodnutia, ako aj zo spisu vyplýva, že pokuty boli uložené na základe článku 12 ods. 2 nariadenia a Komisia stanovila výšku pokút, použijúc metódu definovanú v usmerneniach, aj keď napadnuté rozhodnutie na usmernenia výslovne neodkazuje a usmernenia sa priamo týkajú iba pokút uložených na základe článku 15 ods. 2 nariadenia č. 17.

66 Predovšetkým je potrebné posúdiť, či usmernenia neprimerane obmedzili voľnú úvahu Komisie pri určení výšky pokút, ako to tvrdí žalobca.

67 V zmysle metódy definovanej v usmerneniach sa výška pokuty stanoví na základe schémy, ktorá sa zakladá na určení základnej sumy, ktorá sa zvýši pri zohľadnení

príťažujúcich okolností, alebo sa zníži pri zohľadnení poľahčujúcich okolností. Základná suma sa určí v závislosti od závažnosti porušenia a môže sa k nej prirátat' dodatočná suma v závislosti od dĺžky jeho trvania.

- 68 V súvislosti so závažnosťou porušenia usmernenia stanovujú, že pri posudzovaní jeho závažnosti sa musí brať do úvahy ich povaha, skutočný dopad na trh tam, kde je ho možné merať, a veľkosť relevantného zemepisného trhu (bod 1 A prvý odsek usmernení). V tomto rámci sa porušenia rozdeľujú do troch kategórií, t. j. „mierne“ priestupky, pre ktoré sú pravdepodobné pokuty od 1 000 do 1 milióna eur, „závažné priestupky“, pre ktoré sa pravdepodobné pokuty pohybujú v rozpätí od 1 milióna do 20 miliónov eur, a „veľmi závažné priestupky“, pre ktoré pravdepodobné pokuty presahujú 20 miliónov eur (bod 1 A druhý odsek prvá až tretia zarážka). V rámci každej z týchto kategórií umožňuje rozpätie pokút uplatnenie diferencovaného prístupu k podnikom, podľa povahy nimi spáchaného priestupku (bod 1 A tretí odsek). Taktiež je nevyhnutné brať do úvahy efektívnu ekonomickú kapacitu vinníkov, ktorou môžu spôsobiť značnú škodu iným prevádzkovateľom, najmä spotrebiteľom, tiež je nevyhnutné stanoviť pokutu na úroveň, ktorá zabezpečí, aby mala pokuta dostatočne odradzujúci účinok (bod 1 A štvrtý odsek).

- 69 V rámci každej z troch takto definovaných kategórií priestupkov môže byť v zmysle usmernení v niektorých prípadoch nutné uplatniť zváženie výšky stanovených pokút, aby bola zohľadnená špecifická záťaž, a teda aj reálny dosah porušovania pravidiel každého podniku v hospodárskej súťaži, predovšetkým tam, kde je značná disparita medzi veľkosťou podnikov, ktoré sa dopúšťajú tých istých priestupkov, a v dôsledku toho prispôbiť východisko základnej sumy osobitným vlastnostiam každého podniku (ďalej len „základná suma“) (bod 1 A šiesty odsek).

- 70 Z toho vyplýva, že v rozsahu, v akom usmernenia stanovujú povinnosť pri posudzovaní závažnosti porušení zohľadniť ich povahu, skutočný dopad na trh tam, kde je ho možné merať a veľkosť relevantného zemepisného trhu usmernenia spadajú tak do právneho rámca stanoveného v článku 12 ods. 2 nariadenia, ako aj do miery voľnej úvahy, ktorú judikatúra priznáva Komisii pri stanovení pokút.
- 71 Je ďalej potrebné uviesť, že na rozdiel od toho, čo sa javí byť tvrdením žalobcu, usmernenia nestanovujú, že každá dohoda týkajúca sa rozdelenia trhu sa z úradnej povinnosti kvalifikuje ako „veľmi závažná“.
- 72 Po prvé, bod 1 A prvý odsek usmernení výslovne stanovuje, že pri posudzovaní závažnosti porušenia pravidiel sa musí brať do úvahy nielen ich povaha, ale aj skutočný dopad na trh tam, kde je ho možné merať a veľkosť relevantného zemepisného trhu.
- 73 Po druhé, z bodu 1 A druhého odseku tretej zarážky, kde sa definuje pojem „veľmi závažné priestupky“, nevyplýva striktná a vopred daná kvalifikácia, ale iba toľko, že „tieto budú vo všeobecnosti horizontálnymi obmedzeniami, ako sú cenové kartely a kvóty podielu na trhu, alebo iná prax, ktorá ohrozuje náležité fungovanie jednotného trhu, ako napríklad delenie národných trhov a nesporné zneužívanie dominantného postavenia zo strany podnikov, ktoré držia faktický monopol“.
- 74 Po tretie, bod 1 A vo svojom štvrtom až šiestom odseku stanovuje, že na účely stanovenia výšky pokuty sa má zohľadniť rad iných skutočností (efektívna ekonomická kapacita vinníkov, ktorou môžu spôsobiť značnú škodu, odradzujúci účinok pokuty, špecifická záťaž, a teda aj reálny dosah porušovania pravidiel každým podnikom).



75 Z toho vyplýva, že na usmernenia nie je možné hľadieť tak, že nadmerne a protiprávne obmedzujú voľnú úvahu Komisie pri stanovení pokút, a treba ich hodnotiť ako dokument, ktorý umožňuje podnikom získať presnejšiu predstavu o politike hospodárskej súťaže, ktorú chce Komisia sledovať, v záujme zabezpečenia transparentnosti a objektívnosti jej rozhodovania v oblasti pokút (pozri v tomto zmysle rozsudok Súdu prvého stupňa z 29. apríla 2004, Tokai Carbon a i./Komisia, T-236/01, T-239/01, T-244/01 až T-246/01, T-251/01 a T-252/01, Zb. s. II-1181, ďalej len „rozsudok Grafitové elektródy“, bod 157). Je ďalej potrebné pripomenúť, že sudy Spoločenstva už viackrát potvrdili legálnosť metódy predpísanej v usmerneniach pre výpočet pokuty (pozri najmä rozsudky Súdu prvého stupňa z 20. marca 2002, LR AF 1998/Komisia, T-23/99, Zb. s. II-1705; z 19. marca 2003, CMA CGM a i./Komisia, T-213/00, Zb. s. II-913; Grafitové elektródy, a z 9. júla 2003, Archer Daniels Midland a Archer Daniels Midland Ingredients/Komisia, T-224/00, Zb. s. II-2597, ďalej len „rozsudok Lysín“).

76 V každom prípade je potrebné skonštatovať, že výhrada žalobcu, podľa ktorej sa Komisia uspokojila s čisto formalistickým prístupom tým, že zohľadnila výlučne kritérium povahy porušenia, sa zakladá na nesprávnom chápaní napadnutého rozhodnutia.

77 Posúdenie závažnosti porušenia totiž začína odôvodnením č. 87 napadnutého rozhodnutia, v zmysle ktorého „pre hodnotenie závažnosti porušenia Komisia zohľadní jeho povahu, veľkosť relevantného zemepisného trhu a skutočný dopad porušenia na trh“ [*neoficiálny preklad*]. Nasledujú tri „oddiely“ [*neoficiálny preklad*] napadnutého rozhodnutia venované posúdeniu „povahy porušenia“ [*neoficiálny preklad*] (odôvodnenia č. 88 a č. 89), „veľkosti relevantného geografického trhu“ [*neoficiálny preklad*] (odôvodnenia č. 90 a č. 91) a „skutočného dopadu porušenia“ [*neoficiálny preklad*] (odôvodnenia č. 92 až č. 95). Nakoniec, vo štvrtom oddieli Komisia ešte posudzuje rôzne tvrdenia strán dohody súvisiace so závažnosťou porušenia (odôvodnenia č. 96 až č. 101).

- 78 Preto je potrebné zamietnuť výhradu žalobcu, v zmysle ktorej boli porušenia posúdené čisto formálne, obmedzujúc sa na ich povahu.
- 79 Ďalej je potrebné preskúmať, či posúdenie závažnosti porušenia Komisiou so zreteľom na tri faktory — povahu porušenia, rozsah relevantného zemepisného trhu a ich konkrétny dopad na trh — je zjavne nesprávne.

— O povahe porušenia

- 80 V súvislosti z povahou porušenia je potrebné pripomenúť, že v zmysle článku 1 napadnutého rozhodnutia strany porušili článok 81 ES a článok 53 Dohody o EHP tým, že uzavreli jednak celosvetovú dohodu o rozdelení trhov, ktorá stanovuje, že SAS nezabezpečí spojenia prevádzkované Maersk Air z Jutlandu a že Maersk Air nezačne prevádzkovať letecké spojenia s odletom z Kodane, ktoré prevádzkuje alebo si želá prevádzkovať SAS, ako aj dohodu s cieľom zabezpečiť dodržiavanie rozdelenie vnútroštátnych liniek, jednak osobitné dohody o rozdelení trhu s ohľadom na určité medzinárodné linky, najmä dohodu stanovujúcu, že Maersk Air prestane prevádzkovať spojenie medzi Kodaňou a Štokholmom za náhradu, dohodu uzavretú ako náhradu za predchádzajúcu dohodu, ktorá stanovuje, že SAS zruší prevádzkovanie linky medzi Kodaňou a Benátkami a Maersk Air začne prevádzku na tejto linke v rovnakom čase, a dohodu, ktorá stanovuje, že SAS prestane ponúkať lety na linke Billund – Frankfurt.
- 81 Tieto skutočnosti sú nesporné, keďže strany dohody ich uznali počas správneho konania a žalobca osobitne zdôraznil vo svojej žalobe, že nespochybňuje porušenia zistené v napadnutom rozhodnutí.

82 V rámci prvej časti tohto žalobného dôvodu, ktorá smeruje k preukázaniu toho, že zistené porušenia mali byť kvalifikované ako „závažné“ a nie ako „veľmi závažné“, žalobca v podstate vytýka Komisii, že prijala čisto formalistický prístup a zohľadnila iba povahu porušení, pričom z rozhodovacej praxe Komisie (veci, v ktorých boli vydané rozsudky „Lysín“, „Oceľové bezšvíkové rúry“ a „Mestské vykurovacie potrubia“) a z judikatúry vyplýva, že iba tie dohody o rozdelení trhu sa kvalifikujú ako „veľmi závažné“, z ktorých všetky majú dopad na celý spoločný trh, alebo aspoň na jeho podstatnú časť, a spôsobili významnú a skutočnú škodu v rámci hospodárskej súťaže. Aj samotné usmernenia síce spomínajú rozdelenie trhu medzi „veľmi závažnými“ porušeniami, ale odkazujú iba na dohody širokého rozsahu a dlhého trvania. Žalobca odkazuje na rozhodnutia Komisie vo veciach, v ktorých boli vydané rozsudky „Cement“, „Kartóny“ a „Trámy“.

83 V tomto smere je potrebné pripomenúť, že „pri posúdení závažnosti porušenia na účely stanovenia výšky pokuty sa musí zohľadniť najmä povaha obmedzení hospodárskej súťaže, počet a veľkosť dotknutých podnikov, ich podiel na trhu, ktorý kontrolujú v Spoločenstve, ako aj situácia na trhu v čase porušenia“ (rozsudok Súdneho dvora z 15. júla 1970, ACF Chemiefarma/Komisia, 41/69, Zb. s. 661, bod 176). Ustálená judikatúra sa obmedzuje na konštatovanie, že „pri posúdení závažnosti... sa musí zohľadniť najmä povaha obmedzení hospodárskej súťaže“ (rozsudok Súdu prvého stupňa z 22. októbra 1997, SCK a FNK/Komisia, T-213/95 a T-18/96, Zb. s. II-1739, bod 246, a rozsudok Lysín, bod 117). Rovnako vo svojom rozsudku z 30. septembra 2003, Michelin/Komisia (T-203/01, Zb. s. II-4071, body 258 a 259) Súd prvého stupňa rozhodol, že závažnosť porušenia sa dá preukázať s odkazom na povahu a predmet zneužívajúceho konania a pripomenul, že „z ustálenej judikatúry vyplýva (rozsudky Súdu prvého stupňa z 11. marca 1999, Thyssen Stahl/Komisia, T-141/94, Zb. s. II-347, bod 636, a z 13. decembra 2001, Krupp Thyssen Stainless a Acciai speciali Terni/Komisia, T-45/98 a T-47/98, Zb. s. II-3757, bod 199), že skutočnosti týkajúce sa predmetu určitého konania môžu mať väčší význam pre stanovenie výšky pokuty, ako skutočnosti týkajúce sa jeho účinkov“.

84 Je síce rovnako potrebné zohľadniť veľkosť relevantného zemepisného trhu a dopad na trh, ak je merateľný, ale povaha porušenia predstavuje podstatné kritérium pre posúdenie závažnosti porušenia.

85 Čo sa týka konkrétnejšie dohôd, ktorých predmetom je — ako v prejednávanej veci — rozdelenie trhu, predovšetkým treba pripomenúť, že podľa usmernení medzi „veľmi závažné“ porušenia patria hlavne horizontálne obmedzenia, ako sú cenové kartely a kvóty podielu na trhu, alebo iné praktiky škodiace dobrému fungovaniu vnútorného trhu, ktoré sa uvádzajú aj medzi príkladmi dohôd výslovne vyhlásenými za nezlučiteľné so spoločným trhom v článku 81 ods. 1 písm. c) ES. Okrem toho, že spôsobujú vážne narušenie hospodárskej súťaže, tieto kartelové dohody odporujú hlavnému cieľu Zmluvy ES, integrácii trhu Spoločenstva tým, že zaväzujú strany k rešpektovaniu existencie oddelených trhov, často vymedzených podľa štátnych hraníc, čo vedie k izolácii týchto trhov. Takéto porušenia, najmä v prípade horizontálnych dohôd kvalifikuje judikatúra ako „osobitne závažné“ alebo ako „zjavné porušenia“ (rozsudky Súdu prvého stupňa zo 6. apríla 1995, Tréfilunion/Komisia, T-148/89, Zb. s. II-1063, bod 109, a z 15. septembra 1998, European Night Services a i./Komisia, T-374/94, T-375/94, T-384/94 a T-388/94, Zb. s. II-3141, bod 136). Podľa ustálenej judikatúry pri posudzovaní závažnosti porušenia musí Komisia zohľadniť nielen osobitné okolnosti daného prípadu, ale aj kontext, v ktorom sa porušenie stalo, a musí dbať o to, aby jej konanie malo odradzujúci účinok, hlavne v prípade porušení osobitne ohrozujúcich uskutočnenie cieľov Spoločenstva (rozsudok Musique Diffusion Française a i./Komisia, už citovaný v bode 32 vyššie, bod 106).

86 Čo sa týka výhrady žalobcu, v zmysle ktorej sa predmetné porušenia mali kvalifikovať ako „závažné“, pretože ako „veľmi závažné“ je možné kvalifikovať iba porušenia, ktoré sa dotýkajú celého vnútorného trhu a trvajú dlho, táto musí byť zamietnutá.

87 Na jednej strane táto výhrada nie je právne podložená. V skutočnosti totiž dĺžka porušenia nie je kritérium, na základe ktorého sa dá posúdiť jeho závažnosť, ale predstavuje iba druhý faktor — okrem závažnosti porušenia — stanovený tak v článku 12 ods. 2 nariadenia, ako aj v usmerneniach pre stanovenie výšky pokuty. Čo sa týka zemepisného rozsahu, skutočnosť, že usmernenia pri uvádzaní príkladov porušení kvalifikovaných ako „veľmi závažné“ odkazujú iba na porušenia, ktoré sa skutočne dotýkali väčšiny členských štátov, sa nemôže vykladať v tom zmysle, že túto kvalifikáciu môžu mať iba porušenia takéhoto zemepisného rozsahu. Aj keby sa väčšina rozhodnutí a judikatúry o „veľmi závažných“ porušeníach týkala obmedzení veľkého zemepisného rozsahu, ani zmluva, ani nariadenie, ani usmernenia a ani judikatúra nedovoľujú prijať záver, že iba tieto porušenia môžu byť takto kvalifikované. Naopak, ako už bolo uvedené vyššie, judikatúra priznáva Komisii širokú mieru voľnej úvahy pre určenie závažnosti porušení a stanovenie výšky pokuty v závislosti od početných skutočností, ktoré nie sú obsiahnuté v záväznom alebo taxatívnom zozname kritérií, ktoré sa majú zohľadniť. Okrem toho podľa ustálenej judikatúry samotná rozhodovacia prax Komisie nie je súčasťou právneho rámca upravujúceho pokuty v oblasti hospodárskej súťaže (pozri najmä rozsudok Súdu prvého stupňa z 13. januára 2004, *JCB Service/Komisia*, T-67/01, Zb. s. II-49, bod 188).

88 V každom prípade je potrebné poznamenať, že určité porušenia, ktoré neboli „veľmi rozsiahle“ v zmysle, ako to chápe žalobca, boli predsa kvalifikované ako „veľmi závažné“. Napríklad rozhodnutie vo veci Volkswagen, v ktorej Súd prvého stupňa zamietol žalobu podanú proti rozhodnutiu (rozsudok Súdu prvého stupňa zo 6. júla 2000, *Volkswagen/Komisia*, T-62/98, Zb. s. II-2707, potvrdený v odvolacom konaní rozsudkom Súdneho dvora z 18. septembra 2003, *Volkswagen/Komisia*, C-338/00 P, Zb. s. I-9189) kvalifikovalo predmetné porušenie ako „veľmi závažné“, aj keď sa dotýkalo iba Talianska, Nemecka a Rakúska. Podobne v rozsudku z 21. októbra 2003, *General Motors Nederland a Opel Nederland/Komisia* (T-368/00, Zb. s. II-4491) Súd prvého stupňa potvrdil posúdenie Komisie, ktorá kvalifikovala porušenie týkajúce sa holandského trhu predaja nových motorových vozidiel značky Opel, ako „veľmi závažné“.

- 89 Okrem toho je potrebné zdôrazniť, že aj územie jediného členského štátu, dokonca aj jeho obmedzená časť, sa dá považovať za podstatnú časť spoločného trhu v zmysle článku 82 ES (pozri najmä rozsudky Súdneho dvora zo 16. decembra 1975, Suiker Unie a i./Komisia, 40/73 až 48/73, 50/73, 54/73 až 56/73, 111/73, 113/73 a 114/73, Zb. s. 1663, body 371 až 375, a z 10. decembra 1991, *Merci convenzionali porto di Genova*, C-179/90, Zb. s. I-5889, bod 15; rozsudok Súdu prvého stupňa zo 17. decembra 2003, *British Airways/Komisia*, T-219/99, Zb. s. II-5917, body 74 až 117).
- 90 Na druhej strane je výhrada skutkovo nepodložená v rozsahu, v akom sa porušenia zistené v napadnutom rozhodnutí nedotýkajú iba Dánska, ako to uvádza žalobca. V skutočnosti podľa odôvodnenia č. 91 napadnutého rozhodnutia relevantný zemepisný trh presahuje EHP. Je potrebné pripomenúť, že v napadnutom rozhodnutí sa konštatovalo, že okrem osobitných dohôd o rozdelení trhu týkajúcich sa niektorých medzinárodných liniek strany dohody uzavreli aj celosvetovú dohodu o rozdelení trhov, ktorá stanovuje, že SAS nezabezpečí spojenia prevádzkované Maersk Air z Jutlandu a že Maersk Air nezačne prevádzkovať letecké spojenia s odletom z Kodane, ktoré prevádzkuje alebo si želá prevádzkovať SAS. Preto — s výhradou dodatočného skúmania dôvodnosti posúdenia veľkosti relevantného zemepisného trhu — relevantný zemepisný trh zahŕňa celý EHP a dokonca ho presahuje, aj keď sa dohoda týka iba spojení s odletom alebo s príchodom v Dánsku.
- 91 Preto je potrebné zamietnuť výhradu, v zmysle ktorej sa porušenia nedali na základe ich povahy kvalifikovať ako „veľmi závažné“.

— O veľkosti relevantného geografického trhu

- 92 Po druhé, čo sa týka kritéria veľkosti relevantného geografického trhu, žalobca v podstate tvrdí, že Komisia posúdila geografický dopad porušenia chybné a že dokonca ani neurčila relevantný trh okrem troch osobitne identifikovaných liniek.

93 Na úvod treba povedať, že táto výhrada je súčasťou žalobného dôvodu založeného na údajom nesprávnom posúdení závažnosti porušenia, a teda nejde o žalobný dôvod, prostredníctvom ktorého by žalobca spochybňoval existenciu samotného porušenia. Ako to zdôraznil aj samotný žalobca, žaloba nesmeruje k spochybneniu porušenia, ktoré v zmysle článku 1 napadnutého rozhodnutia — ktorého zrušenie žalobca nenavrhuje — pozostávajú jednak z uzavretia dohôd o troch konkrétnych linkách (Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt), a jednak z uzavretia celosvetovej dohody o rozdelení trhov, ktorá stanovuje, že SAS nezabezpečí spojenia prevádzkované Maersk Air z Jutlandu a že Maersk Air nezačne prevádzkovať letecké spojenia s odletom z Kodane, ktoré prevádzkuje alebo si želá prevádzkovať SAS, ako aj z dohody s cieľom zabezpečiť dodržiavanie rozdelenie vnútroštátnych liniek.

94 Táto výhrada musí byť posudzovaná v tomto rámci a má sa jej rozumieť tak, že sa týka iba určenia veľkosti relevantného geografického trhu pre celosvetovú dohodu s cieľom posúdiť závažnosť porušenia.

95 Je potrebné pripomenúť, že v odôvodnení č. 90 napadnutého rozhodnutia, ktoré má nadpis „Veľkosť relevantného geografického trhu“ [*neoficiálny preklad*] Komisia uviedla, že zrušenie troch liniek s odletom alebo s príchodom v Dánsku (Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky, Billund – Frankfurt) bolo iba najviditeľnejším dôsledkom rozdelenia trhu, ale celosvetová dohoda o rozdelení trhov obmedzovala hospodársku súťaž, ktorá by bez tejto dohody existovala, aj na všetkých ostatných linkách s odletom alebo s príchodom v Dánsku (linky s odletom alebo s príchodom v iných členských štátoch, štátoch EHP alebo iných štátoch sveta). SAS, najvýznamnejšia letecká spoločnosť severských krajín, totiž mala záruku od Maersk Air, svojho najväčšieho konkurenta v Dánsku na letoch s odletom a/alebo s príchodom v Dánsku, že nezačne prevádzkovať linku s odletom z Kodane, ktorú SAS prevádzkoval, alebo dokonca ani neprevádzkoval, ale si tak mohol želať urobiť. Výmenou získal Maersk Air záruku SAS, že mu nebude konkurovať na linkách, ktoré prevádzkoval s odletom alebo s príchodom v Billunde, druhom najväčšom dánskom letisku.

- 96 Podobne v odôvodnení č. 98 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla okrem iného, že „zabezpečením, že Maersk Air nebude konkurovať SAS na linkách s odletom [a]/[alebo] s príchodom v Kodani, a [že] SAS nebude konkurovať Maersk Air na linkách s odletom [a]/[alebo] s príchodom v Billunde, horizontálne dohody uzavreté medzi SAS a Maersk Air obmedzili hospodársku súťaž na veľkom počte spojení s odletom [a]/[alebo] s príchodom v Dánsku vrátane spojení medzi Dánskom a inými členskými štátmi, medzi Dánskom a členmi EHP a medzi Dánskom a ostatnými štátmi sveta. Keďže SAS a Maersk Air sú dve najvýznamnejšie letecké spoločnosti Dánska a Kodaň a Billund sú dve najväčšie letiská [tejto] krajiny, na rozdiel od prípadu ‚Grécki dopravcovia‘ sa dopad tohto rozdelenia trhu prejaví v celom EHP, a dokonca ho presiahnu“ [*neoficiálny preklad*]. Ako sa totiž uvádza v odôvodnení č. 1 napadnutého rozhodnutia, SAS, člen Star Alliance, zabezpečuje pravidelné lety do 105 destinácií, z čoho sa 40 nachádza v Škandinávii, 56 v ostatných častiach Európy a 9 mimo Európy.
- 97 Z toho vyplýva, že aj keď je pravdou, že predmetnými dohodami nebude ovplyvnená celá letecká doprava v EHP, výhrada žalobcu sa zakladá na nesprávnom chápaní napadnutého rozhodnutia, keďže Komisia iba prijala — právom — záver v odôvodnení č. 91 napadnutého rozhodnutia, že dopady porušenia sa prejavujú v celom EHP, a dokonca ho presiahnu.
- 98 Žiadne z tvrdení žalobcu nedovoľuje spochybniť dôvodnosť tohto posúdenia.
- 99 Predovšetkým, ako to správne tvrdí Komisia, pojem „relevantný geografický trh“ sa má chápať ako synonymum pojmu „relevantný zemepisný trh“, ktorý sa uvádza v bode 1 A usmernení a odôvodneniach č. 90 a č. 91 napadnutého rozhodnutia. Argumentácia žalobcu nie je veľmi jasná, ale zdá sa, že vytýka Komisii to, že pod pojmom „relevantný geografický trh“ chápe geografickú oblasť, v ktorej majú účinky porušenia určitý dopad. Toto tvrdenie je zjavne nepodložené, keďže bod 1 A usmernení presne uvádza, že pri posúdení závažnosti priestupku sa musí zohľadniť



veľkosť relevantného geografického trhu. Komisia teda na tieto účely nemusí presne určiť relevantné trhy, ale iba posúdiť väčší alebo menší rozsah geografickej oblasti relevantného trhu alebo relevantných trhov. Okrem toho, Komisia nie je povinná presne určiť relevantné trhy dokonca ani pre zistenie porušenia v prípade, keď — ako v prejednávanej veci — zjavným účelom dohôd je obmedzenie hospodárskej súťaže.

100 Rovnako nepochybne musí byť zamietnuté tvrdenie žalobcu, podľa ktorého Komisia neidentifikovala iné trhy ako tri trhy upravené osobitnými dohodami, keďže pre určenie relevantného trhu použila metódu „odlet/prílet“.

101 Na jednej strane, ako už bolo uvedené, Komisia nie je na základe bodu 1 A usmernení povinná presne určiť relevantný trh.

102 Na druhej strane z napadnutého rozhodnutia vyplýva právne dostatočne presné určenie týchto ostatných trhov. Keďže účelom celosvetovej dohody je obmedziť potenciálnu hospodársku súťaž medzi oboma stranami dohody na všetkých linkách s odletom a s príletom v Dánsku, je jasné, že „ostatné“ relevantné trhy predstavujú všetky dvojice „odlet/prílet“ vo vzťahu k Dánsku. Vo všeobecnosti sú teda ovplyvnené všetky destinácie s odletom alebo s príletom v Kodani alebo na Jutlande, ktoré strany dohody prevádzkujú, alebo, podľa znenia celosvetovej dohody, si želajú prevádzkovať. Komisia preto po vysvetlení účelu celosvetovej dohody o rozdelení trhu, ktorým je úplné vylúčenie potenciálnej hospodárskej súťaže medzi stranami dohody, správne prijala v odôvodnení č. 43 napadnutého rozhodnutia záver, že „spolupráca ovplyvňuje vysoký počet neurčených vnútroštátnych aj medzinárodných

trhov pravidelných služieb O/P letecky osobnej dopravy s príchodom alebo s odletom v Kodani, ako aj v Billunde“ [*neoficiálny preklad*].

- 103 Navyše Súd prvého stupňa poznamenáva, že podľa odôvodnenia č. 27 napadnutého rozhodnutia samotné strany dohody vo svojom oznámení z 8. marca 1999 tvrdili, že „relevantný trh je trh poskytovania pravidelných služieb leteckej osobnej dopravy v EHP“ [*neoficiálny preklad*], a „upresnili, že nebolo možné oddeliť a osobitne preskúmať určité spojenia alebo určité skupiny spojení, keďže z obchodného hľadiska predstavovala dohoda o spolupráci jednotný celok“ [*neoficiálny preklad*].
- 104 Nakoniec je potrebné skonštatovať — čo vyplýva aj z vyššie uvedených úvah —, že napadnuté rozhodnutie, v rozpore s tvrdením žalobcu, plne vyhovuje požiadavkám na odôvodnenie v súlade s článkom 253 ES.
- 105 Z toho vyplýva, že je potrebné zamietnuť tvrdenia žalobcu týkajúce sa veľkosti relevantného geografického trhu.

— O dopade na trh

- 106 Žalobca v podstate tvrdí, že porušenia mali len obmedzený, dokonca žiadny skutočný dopad na trh.

107 V tejto súvislosti treba najskôr odmietnuť všeobecné tvrdenie, ďalej neupresnené, podľa ktorého dohody nemali účinok v tom zmysle, že všetky zmeny v dopravných plánoch obidvoch strán dohody boli odôvodnené hospodárskymi a obchodnými úvahami. Ide o jednoduché tvrdenie, ďalej nerozvinuté, a preto nespôsobilé vyvrátiť úvahy uvedené v napadnutom rozhodnutí smerujúce k preukázaniu účinkov porušení, ktorých existencia nie je spochybnená.

108 Ďalej je potrebné preskúmať jednotlivé tvrdenia týkajúce sa tak troch špecifických dohôd, ako aj všeobecnej dohody o rozdelení trhu.

109 Pokiaľ ide o tri linky, ktorých sa strany dohody vzdali, jedna v prospech druhej (Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt zo strany SAS a Štokholm – Kodaň zo strany Maersk Air), tvrdenie žalobcu založené na tom, že každá zo strán utrpela pred uzavretím dohôd na predmetných linkách straty, nie je relevantné, a to aj za predpokladu, že by uvedená okolnosť bola preukázaná. Na strane jednej treba skonštatovať, že aj bez ohľadu na tieto straty považovali strany za potrebné alebo aspoň za prospešné uzavrieť dohody, ktorými sa zaviazali vzdať sa týchto troch liniek. Otázka, či by sa vzdali uvedených liniek aj vtedy, ak by neuzavreli uvedené dohody, je čisto hypotetická, pretože strany dohody sa zriekli slobodného rozhodnutia opustiť linky alebo nie. Na strane druhej jednoduchá skutočnosť, že letecká spoločnosť utrpí v danom okamihu na dopravnej linke straty, nevyhnutne neznamená, že má záujem sa jej vzdať; to by bol dôvod iba v prípade, ak by linka bola osobitne významná pre celú sieť, ktorú prevádzkuje. Je totiž málo pravdepodobné, že by všetky letecké spoločnosti boli v každom okamihu rentabilné na všetkých svojich linkách. V každom prípade žalobca nepreukázal, že strany dohody sa rozhodli vzdať liniek na základe čisto hospodárskych úvah vyplývajúcich z analýz uskutočnených v danom období. Naopak, z odôvodnenia č. 66 napadnutého rozhodnutia, ktorý žalobca nespochybnil, vyplýva, že Maersk Air sa dohodol so SAS na zrušení spojenia Kodaň – Štokholm bez toho, aby vykonal hlbšiu hospodársku analýzu o využití tejto linky mimo zimnej sezóny 1998/1999.

- 110 Pokiaľ ide o dohodu týkajúcu sa linky Kodaň – Štokholm, je potrebné pripomenúť, že Komisia skonštatovala v odôvodneniach č. 92 až č. 94 napadnutého rozsudku, že Maersk Air zrušil linku 27. marca 1999, upresňujúc v odôvodnení č. 93, že vzhľadom na objem čo do počtu cestujúcich a počtu letov je linka Kodaň – Štokholm jednou z hlavných liniek v rámci Spoločenstva a že na tejto linke podiel SAS na trhu vzrástol z ... % roku predchádzajúcim nadobudnutiu účinnosti dohody na... % – podľa odhadov – od mája 2000. Z odôvodnenia č. 46 napadnutého rozhodnutia taktiež vyplýva, že Maersk Air ukončil zdieľanie kódov s Finnair (takisto prevádzkujúcim linku), ktorý sa v dôsledku toho stiahol z linky v máji 2000, a s Alitalia a Swissair (ktoré linku neprevádzkovali). Tieto skutočnosti nie sú žalobcom spochybnené. Je preto zjavné, že dohoda mala veľmi citelný dopad na trh a to tak pre cestujúcich, ako aj pre konkurenčné spoločnosti.
- 111 Žalobca v tejto súvislosti tvrdí, že mal záujem na tom, aby Maersk Air pokračoval v prevádzkovaní uvedenej linky so štyrmi dennými letmi, keďže sám nebol schopný využívať ziskovo celý potenciál dopravy medzi Štokholmom a jeho základňou (HUB) v Kodani.
- 112 Uvedené tvrdenie musí byť nepochybne zamietnuté.
- 113 Po prvé, ako už bolo spomenuté, žalobca mal prospech zo zrušenia linky Maersk Air predovšetkým preto, že jeho podiel na trhu sa v nadväznosti na odchod Maersk Air citelne zvýšil.
- 114 Po druhé, toto závažné tvrdenie poukazuje na to, že napriek údajnej saturácii svojich kapacít bol žalobca sám spôsobilý uspokojiť silnejší dopyt.

115 Po tretie, Komisia v odôvodnení č. 67 napadnutého rozhodnutia skonštatovala, že podľa názoru samotných strán dohody príjmy SAS sa po stiahnutí Maersk Air citeľne zvýšili a konkrétnejšie v odôvodnení č. 94 napadnutého rozhodnutia, že „v čase rokovaní sa strany domnievali, že — na základe známeho objemu cestujúcich a možnosti nárastu ceny o 100... DKK – skutočnosť, že sa Maersk Air stiahol zo Štokholmu a z Osla malo pre SAS za následok zvýšenie ročných príjmov približne o... DKK (... eur)“ [neoficiálny preklad]. Komisia na podporu svojich tvrdení okrem iného upresnila, že jej predpoklady sa zdajú byť správne, pretože SAS sa dostala zo straty 27 miliónov švédskych korún (SEK) roku 1998 k zisku 156 miliónov SEK roku 2000, pričom žalobca nespochybnil presnosť uvedených údajov.

116 Po štvrté treba skonštatovať, že ak mal žalobca záujem na tom, aby Maersk Air pokračoval v prevádzkovaní linky, nebol schopný vysvetliť, prečo teda považoval za potrebné uzavrieť dohodu smerujúcu k stiahnutiu sa Maersk Air. Toto je o to viac pravdivé, že na strane jednej zo spisu a osobitne z odôvodnení č. 49 až č. 51 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že linka Kodaň – Štokholm bola v centre záujmu počas rokovaní o rozdelení trhu, pričom zmyslom dohôd o zrušení ďalších dvoch liniek bolo získať primeranú kompenzáciu, a že na strane druhej žalobca tvrdí, že ani jedna zo strán dohody neprijala alebo nezrealizovala žiadne rozhodnutie, ktoré by bolo v rozpore s jej vlastnými záujmami. V každom prípade, ak je pravdivá skutočnosť, že žalobca mal skôr záujem na tom, aby Maersk Air naďalej vykonával svoje aktivity na linke, iba to potvrdzuje, že dohoda mala skutočný dopad na trh, pričom nie je relevantné, či mal tento priaznivé alebo nepriaznivé dôsledky na postavenie žalobcu. Následne je preto potrebné skonštatovať, že dohoda mala v dôsledku saturácie kapacít na linke za následok pozbavenie niektorých cestujúcich možnosti získať „HUB“ zo Štokholmu.

117 Ďalej, pokiaľ ide o osobitné dohody týkajúce sa liniek Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt, Komisia uviedla v odôvodnení č. 92 napadnutého rozhodnutia, že SAS zrušilo tieto dve linky ako kompenzáciu za odchod Maersk Air z linky Kodaň – Štokholm. Na jednej strane sú tieto skutočnosti dané a vyplýva

z nich, že uvedené dohody mali za následok odstránenie akejkoľvek skutočnej konkurencie na týchto dvoch trhoch. Na druhej strane treba skonštatovať, že žalobca neuviedol žiadne tvrdenie preukazujúce, že dohody predsa len nemali citelný dopad na trh. Naopak, tvrdenie žalobcu, podľa ktorého strany dohody po šetrení obmedzili svoju spoluprácu len na jej dovolené aspekty, z čoho majú cestujúci prospech najmä vzhľadom na otvorenie alebo opätovné otvorenie linky medzi Kodaňou a Benátkami, iba potvrdzuje existenciu dopadu inkriminovaných dohôd na trh.

118 Z uvedeného vyplýva, že tvrdenia žalobcu, podľa ktorých dohody o rozdelení trhu týkajúce sa troch osobitných liniek mali iba malý dopad na trh, musia byť zamietnuté.

119 Pokiaľ ide o celosvetovú dohodu o rozdelení trhu, je potrebné pripomenúť, že Komisia v odôvodneniach č. 41 až č. 43, č. 62, č. 69, č. 72 a č. 90 napadnutého rozhodnutia skonštatovala, že vzhľadom na dohodu Maersk Air so SAS o zavedení nových spojení z Kodane iba ak to SAS povolí, všetky spojenia s príchodom a odletom z Kodane boli touto dohodou dotknuté a naopak, keďže SAS súhlasil s tým, že nebude prevádzkovať spojenia zabezpečované už Maersk Air s odletmi z Jutlandu, dohoda sa takisto dotkla aj týchto spojení. Tiež konštatovala, že strany sa dohodli na dodržiavanie rozdelenia vnútorných liniek a že existoval osobitný trh pre letecké dopravné služby medzi Kodaňou a Bornholmom. V odôvodnení č. 72 Komisia uviedla, že tri osobitné dohody, ako aj celosvetová dohoda o rozdelení trhu, mali jasne protisúťažný cieľ a tiež sa v ich dôsledku citelne obmedzila hospodárska súťaž, upresňujúc, že ich dopad nebol všade rovnaký, pretože tie prvé obmedzovali skutočnú konkurenciu, zatiaľ čo celosvetová dohoda obmedzila potenciálnu konkurenciu medzi stranami dohody v tom, že každá z týchto strán sa zaviazala neprevádzkovať spojenia z letiska vyhradeného druhej strane. V tejto súvislosti dodala, že uvedené obmedzenie sa prejavilo tak, že SAS bol hlavným dopravcom s príchodmi a odletmi z Dánska, zatiaľ čo Maersk Air bol jeho hlavný dánsky konkurent, pričom podstatná časť leteckej dopravy s odletmi a príchodmi z Dánska mala ako východiskový bod alebo destináciu jedno z dvoch letísk uvedených

v dohode a Kodaň bola jedným z troch letiskových základní SAS, zatiaľ čo Maersk Air predovšetkým prevádzkoval svoje linky s odletom alebo príletom do Kodane a Billundu.

- 120 Nemožno spochybníť, že uvedené faktory sú dostatočné pre určenie, že celosvetová dohoda mala dopad na trh. Na strane jednej žalobca pripustil, že strany uzavreli túto dohodu a že dokonca mali záujem ju zrealizovať, a na strane druhej, že strany dohodu skutočne realizovali a dodržiavali uvedenú celosvetovú dohodu o rozdelení trhu alebo aspoň žalobca nespochybnil, že v súlade s ustanoveniami dohody sa strany stiahli zo spojení vyhradených tej druhej z nich. Komisia okrem iného v tejto súvislosti zdôraznila v odôvodnení č. 42 napadnutého rozhodnutia, že od nadobudnutia účinnosti zmluvy sa SAS stiahol z Billundu a Maersk Air bola jediná spoločnosť, ktorá z Billundu zaviedla nové spojenia. Okolnosť uvedená v odôvodnení č. 23 napadnutého rozhodnutia, že hoci Komisia našla zjavné dôkazy týkajúce sa dohody o rozdelení trhu so spojením Kodaň – Ženeva, osobitné porušenie nebolo skonštatované, pretože nariadenie sa uplatňuje len na leteckú dopravu medzi letiskami EHP, iba potvrdzuje, že dopad dohôd sa neobmedzil len na tri spojenia uvedené žalobcom.

- 121 Za týchto podmienok žalobný dôvod žalobcu, podľa ktorého sa Komisia dopustila nesprávneho posúdenia v tom, že zveličila závažnosť porušenia tvrdiac, bez predloženia dôkazu, že dohody mali dopad aj na iné trhy ako trhy troch osobitných línií, zatiaľ čo v tomto prípade boli dotknuté iba uvedené tri spojenia, nemôže byť prijaté, pretože spochybňuje samotnú existenciu celosvetovej dohody o rozdelení trhu.

- 122 Okrem iného, keďže Komisia podľa usmernení môže zobrať do úvahy pri posúdení závažnosti porušenia jeho konkrétny dopad na trh iba v prípade, ak je merateľný, a keďže celosvetová dohoda smeruje k odstráneniu potenciálnej konkurencie, ktorej konkrétny účinok je hypoteticky ťažko merateľný, je vhodné skonštatovať, že Komisia nebola povinná podrobne preukázať konkrétny dopad dohody na trh a kvantifikovať ho, ale mohla sa oprieť o odhad pravdepodobnosti tohto účinku.
- 123 Tiež treba zamietnuť tvrdenie žalobcu, podľa ktorého nič nenasvedčuje tomu, že bez celosvetovej dohody o rozdelení trhu by strany konali odlišne na iných linkách ako Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt. Komisia totiž v súlade s právom v odôvodnení č. 100 napadnutého rozhodnutia skonštatovala toto:

„... spoločnosti Maersk Air bolo zabránené konkurovať SAS na linkách, ktoré táto prevádzkovala s odletmi z Kodane a takisto na linkách, ktoré SAS neprevádzkovala, ale mohla mať v úmysle zabezpečiť ich prevádzku. Otázka, či by si Maersk Air upevnil na týchto linkách postavenie alebo nie v prípade, ak by nebol viazaný dohodou uzavretou so SAS, je čisto hypotetická a nie je žiaden dôvod ju položiť, keďže Maersk Air bol práve pozbavený slobodnej vôle rozhodnúť sa, či vstúpi na trh leteckých spojení s odletom z Kodane. Rovnakú úvahu treba uplatniť aj pokiaľ ide o nedostatok slobodnej vôle SAS rozhodnúť sa otvoriť linky s odletmi z Billundu.“  
[neoficiálny preklad]

- 124 Takisto tvrdenie žalobcu, podľa ktorého dohoda umožnila Maersk Air zaviesť spojenia Kodaň – Káhira a Kodaň – Atény, nie je relevantné, pretože Komisia v odôvodnení č. 99 napadnutého rozhodnutia správne uviedla toto:

„... žiadna okolnosť nepreukazuje, že spolupráca SAS bola na tento účel nevyhnutná. Maersk Air sa mohol rozhodnúť zabezpečiť linky nezávislým spôsobom alebo



v spolupráci s iným dopravcom ako SAS. Aj za predpokladu, v prospech strán, že tieto linky mohli byť otvorené prostredníctvom spolupráce medzi Maersk Air a SAS, výhody získané cestujúcimi používajúcimi uvedené spojenia by nevyvážili odstránenie konkurencie na ďalších trhoch.“ [*neoficiálny preklad*]

125 Treba ešte skonštatovať, že tvrdenie založené na uplatňovaní dohody zdieľania kódov medzi Maersk Air a British Airways na spojení Kodaň – Birmingham v ničom nepodporuje žalobcov názor, podľa ktorého rozdelenie trhu malo dopad iba na tri relevantné trhy. Ako je totiž uvedené v odôvodnení č. 19 napadnutého rozhodnutia, z dokumentov získaných v rámci šetrenia vyplýva, že sa rozhodol neodstúpiť od všetkých dohôd zdieľania kódov uzavretých Maersk Air a zachovať niektoré z nich s cieľom neupútať pozornosť a vyhnúť sa „problémom s Komisiou“. Okrem iného, podľa priznania samotného žalobcu, sa Maersk Air a SAS najskôr pokúsili dohodnúť na využívaní uvedenej linky a až od 29. októbra 2000, teda po šetrení uskutočnenom Komisiou 15. a 16. júna 2000, sa strany dohody rozhodli si konkurovať.

126 S cieľom preukázať, že celosvetová dohoda o rozdelení trhu nemala dopad na trh, sa žalobca nakoniec odvoláva na štúdiu vypracovanú spoločnosťou Lexecon, podľa ktorej reálny dopad dohody na ceny na linkách s odletmi z Dánska bol minimálny. Okrem toho, že táto štúdia objednaná žalobcom bola dodaná až v štádiu repliky bez toho, aby žalobca odôvodnil omeškanie v súvislosti s predložením tohto dôkazu, ako to vyžaduje článok 48 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdu prvého stupňa, stačí pripomenúť, že skonštatované porušenie pozostáva z rozdelenia trhu, a teda sa priamo netýka cien uplatňovaných stranami dohody, a že tieto svoje konanie zosúladiť s rozdelením trhu.

127 Tiež je dôležité podčiarknuť, že štúdia sa zaoberá len dopadom dohody na ceny uplatňované SAS, hoci protisúťažná klauzula bola recipročná, a že tiež bolo

dohodnuté, že SAS nebude zabezpečovať spojenia prevádzkované Maersk Air s priletmi a odletmi z Billundu. Je zrejme, že ak by dohoda neexistovala, SAS by mohol vyvíjať značný konkurenčný tlak na Maersk Air. Ani štúdiá ani žalobca neuádzajú skutočnosť spôsobilú preukázať, že v danej súvislosti dopad dohody neexistuje.

128 Ďalej treba zdôrazniť, že ak aj štúdiá smeruje k preukázaniu, že ceny SAS na linkách s odletmi z Dánska, dotknutými celosvetovou dohodou o rozdelení trhu, zostali stabilné v porovnaní s cenami uplatnenými SAS na linkách s odletmi zo Švédska a Nórska neuvedenými v predmetnej dohode, porovnáva však iba ceny uplatnené na 20 linkách vybraných spomedzi 105 destinácií prevádzkovaných SAS a nepreukazuje, že konkurenčné podmienky prevládajúce na relevantných a nerelevantných trhoch sú porovnateľné. Okrem iného štúdiá preukazuje, že ceny sa vyvíjali v rámci dvoch regiónov odlišne, ceny uplatnené na linkách s odletom z Dánska vzrástli v porovnaní s tými, ktoré boli uplatnené v súvislosti s odletmi zo Švédska a Nórska v období rokov 1996 až 1999, a následne až do roku 2000 klesali.

129 Z vyššie uvedeného vyplýva, že žalobné dôvody žalobcu, ktorých cieľom je preukázať, že Komisia nesprávne posúdila dopad porušení na trh, musia byť zamietnuté.

130 V každom prípade je potrebné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Komisia nie je povinná preukázať konkrétne účinky dohody, ak má táto zjavne protisúťažný cieľ. V rozsudku Michelin/Komisia, už citovanom v bode 83 vyššie (body 258 a 259), v odpovedi na tvrdenie žalobcu, podľa ktorého východisková suma mala byť citelne vyššia v dôsledku skutočných účinkov porušenia, Súd prvého stupňa zdôraznil, že Komisia nepreskúmala vo svojom rozhodnutí konkrétne účinky daných protisúťažných praktík a že nebola ani povinná vykonať takéto preskúmanie a že ak aj Komisia uviedla určité domnienky o účinkoch protisúťažného správania, závažnosť porušenia bola preukázaná na základe povahy a cieľa protisúťažného správania. Súd prvého stupňa ďalej zdôraznil, že aspekty týkajúce sa cieľa určitého správania môžu

byť pre určenie výšky pokuty dôležitejšie ako tie, ktoré sa týkajú jeho účinkov. Tiež v rozsudku Thyssen Stahl/Komisia, už citovanom v bode 83 vyššie, rozhodol Súd prvého stupňa v bodoch 635 a 636 takto:

„... pre určenie porušenia článku 65 ods. 1 [ESUO] nie je potrebné preukázať, že dané konanie malo protisúťažný účinok. To isté platí aj pokiaľ ide o uloženie pokuty na základe článku 65 ods. 5 [ESUO]. Z uvedeného vyplýva, že účinok, ktorý mohla mať dohoda alebo zosúladený postup na prirodzenú hospodársku súťaž, nie je rozhodujúcim kritériom pre posúdenie primeranej výšky pokuty. Ako správne zdôraznila Komisia, okolnosti týkajúce sa aspektu úmyslu, a teda cieľa správania, môžu byť v skutočnosti dôležitejšie ako tie, ktoré sa týkajú jeho účinkov..., najmä ak súvisia so skutočne závažnými porušeniami, akými je stanovenie cien a rozdelenie trhov.“

- 131 V prejednávanej veci teda nemôže byť spochybnené, že predmetné dohody, keďže ustanovujú rozdelenie trhu, majú čisto protisúťažný cieľ.

— O porovnaní s vecou „Grécki dopravcovia“

- 132 Pokiaľ ide o tvrdenie založené na porovnaní s vecou „Grécki dopravcovia“, v ktorom Komisia kvalifikovala porušenie ako „závažné“ a nie „veľmi závažné“, treba predovšetkým pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie ako taká neslúži ako právny rámec pre pokuty v oblasti hospodárskej súťaže, keďže tento je definovaný v nariadení č. 17 alebo v ekvivalentných odvetvových nariadeniach, akým je v tomto prípade nariadenie, a v usmerneniach (rozsudky LR AF 1998/Komisia, už citovaný v bode 75 vyššie, body 234 a 337, a Michelin/Komisia, už citovaný v bode 83 vyššie, bod 254).

Skutočnosť, že Komisia sa v minulosti domnievala, že porušenia určitého typu mali byť kvalifikované ako „závažné“, ju nesmie zbavovať možnosti v neskorších prípadoch ich považovať za „veľmi závažné“, ak sa to javí nevyhnutné pre realizovanie politiky Spoločenstva v oblasti hospodárskej súťaže (rozsudky Musique Française a i./Komisia, už citovaný v bode 32 vyššie, body 105 až 108, a Lysin, bod 56).

- 133 Z uvedeného vyplýva, že z porovnania s vecou „Grécki dopravcovia“, v ktorej Komisia kvalifikovala porušenie ako „závažné“, nie je možné vyvodiť, že by Komisia nemohla kvalifikovať porušenie v tejto veci ako „veľmi závažné“.
- 134 Ďalej treba skonštatovať, že na základe porovnania týchto dvoch vecí nie je v každom prípade možné stanoviť, že porušenia v prejednávanej veci by mali byť kvalifikované ako „závažné“.
- 135 Okrem toho, že rozhodnutie „Grécki dopravcovia“ sa týkalo dohody o cene na troch námorných spojeniach medzi Patras (Grécko) a tromi talianskymi prístavmi a nie, ako v prejednávanej veci, osobitných dohôd o určitých linkách sprevádzaných celosvetovou dohodou o rozdelení trhu, Komisia správne uviedla v odôvodnení č. 98 napadnutého rozhodnutia, že porušenia skonštatované vo veci „Grécki dopravcovia“, týkajúce sa stanovenia cien, boli menšieho rozsahu ako v prejednávanej veci.
- 136 Po prvé, v danej veci strany dohody nezrealizovali všetky protiprávne dohody a začali si konkurovať ponúkaním znížených cien.

- 137 Po druhé, grécke orgány podporovali dopravcov počas obdobia porušovania v udržiavaní dohodnutého zvyšovania cien na hranici miery inflácie tak, aby ceny v oblasti intrakomunitárnej námornej dopravy zostali medzi najnižšími v rámci Spoločenstva. Žalobca však nijako nepreukázal, že by to isté platilo v prejednávanej veci.
- 138 Po tretie, ak aj vzhľadom na počet cestujúcich boli tri linky, pre ktoré boli skonštatované porušenia vo veci „Grécki dopravcovia“ (Ancône – Patras, Bari – Patras a Brindisi – Patras), porovnateľnej veľkosti ako spojenie Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt, treba pripomenúť, že v prejednávanej veci rozdelenie trhov medzi SAS a Maersk Air zasahuje tiež množstvo ďalších liniek. Aby Maersk Air nekonkuroval SAS na linkách s priletmi a/alebo odletmi z Kodane a SAS nekonkuroval Maersk Air na linkách s priletmi a/alebo odletmi z Billundu, obmedzili horizontálne dohody o rozdelení trhov medzi SAS a Maersk Air hospodársku súťaž na veľkom počte spojení s priletmi a/alebo odletmi z Dánska, vrátane spojení medzi Dánskom a ďalšími členskými štátmi, medzi Dánskom a členmi EHP a medzi Dánskom a ostatnými štátmi na celosvetovej úrovni. Vzhľadom na to, že SAS a Maersk Air sú dve hlavné letecké spoločnosti v Dánsku a že Kodaň a Billund sú dve najväčšie letiská v krajine, dôsledky uvedeného rozdelenia sa prejavili v celom EHP, aj nad jeho rámec, na rozdiel od vývoja vo veci „Grécki dopravcovia“.
- 139 Je tiež potrebné upresniť, že v rozhodnutí „Grécki dopravcovia“ sa Komisia domnievala, že dohoda o cene svojou povahou zakladá veľmi závažné porušenie a iba z dôvodu existencie osobitných okolností dospela k záveru, že ide o porušenie „závažné“. Ako vyplýva z odôvodnenia č. 148 rozhodnutia „Grécki dopravcovia“, tri faktory, ktoré viedli Komisiu k zmierneniu závažnosti porušenia, nie sú v prejednávanej veci prítomné. Žalobca nespochybňuje neexistenciu prvých dvoch faktorov v prejednávanej veci (konkrétne, že strany, aj napriek dohode, si začali cenovo konkurovať a že z dôvodu tlaku vnútroštátnych orgánov zostali ceny jednými z najnižších v Spoločenstve). Ak sa žalobca odvoláva na tretí faktor, nie je to správne, ako bolo rozhodnuté vyššie, pretože spáchané porušenie v prejednávanej veci je

z geografického hľadiska rozsiahlejšie ako porušenie sankcionované v rozhodnutí „Grécki dopravcovia“.

### Záver o kvalifikácii porušení

- 140 Z vyššie uvedeného vyplýva, že nielenže vec „Grécki dopravcovia“ neposkytuje využiteľný základ pre prekvalifikovanie porušení v prejednávanej veci, ale naopak, skôr má povahu potvrdzujúcu dôvodnosť kvalifikácie porušenia ako „veľmi závažného“, pretože, na strane jednej, osobitné okolnosti, ktoré umožnili zmierniť závažnosť porušenia vo veci „Grécki dopravcovia“ neboli v prejednávanej veci naplnené a na strane druhej, predmetné porušenia majú z geografického hľadiska zjavne širší rozsah.
- 141 Za týchto podmienok Komisia v súlade s právom, vzhľadom na povahu porušenia, na veľkosť predmetného geografického trhu a dopadu porušenia na trh, dospela k záveru, že SAS a Maersk Air spáchali veľmi závažné porušenie.
- 142 Žiadne z ostatných tvrdení uvedených žalobcom nie je spôsobilé spochybníť predmetnú analýzu.
- 143 Predovšetkým, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého skutočnosť, že Komisia určila východiskový bod pokuty pre Maersk Air na 14 miliónov eur by mala implikovať kvalifikovanie porušenia ako „závažného“ a nie „veľmi závažného“, keďže usmernenia určujú pre porušenia kvalifikované ako „veľmi závažné“ minimálnu výšku pokuty na 20 miliónov eur, stačí zdôrazniť, že závažnosť porušenia vymedzuje

výšku pokuty a nie naopak. Preto, ako bolo rozhodnuté vyššie, Komisia v súlade s právom dospela v odôvodnení č. 102 napadnutého rozhodnutia k záveru, že dohoda o rozdelení trhu uzavretá medzi SAS a Maersk Air predstavuje veľmi závažné porušenie.

144 V súvislosti s tvrdením, podľa ktorého žalobca prostredníctvom porušenia nezarobil nenáležitý zisk, a Komisia teda nemohla uplatniť ustanovenie usmernení, na základe ktorého „základná suma bude zvýšená v prípade potreby zvýšiť pokutu za účelom prekročenia zisku zarobeného nenáležite v dôsledku porušenia pravidiel“, je najmä potrebné zdôrazniť, že tento žalobný dôvod je založený na nesprávnom výklade usmernení, ako aj napadnutého rozhodnutia. Usmernenia totiž stanovujú v bode 2 piatej zarážke možnosť zvýšiť sankciu za účelom prekročenia zisku zarobeného nenáležite v dôsledku porušenia pravidiel z dôvodu pritažujúcich okolností a nie na účely posúdenia závažnosti porušenia. Ako je výslovne uvedené v odôvodnení č. 116 napadnutého rozhodnutia, Komisia zvažila, že v danom prípade neexistujú pritažujúce okolnosti a teda nezvýšila pokutu uloženú žalobcovi z dôvodu nenáležitého zisku, ktorý zarobil. Z uvedeného vyplýva, že žalobný dôvod musí byť zamietnutý.

145 Súd prvého stupňa však napriek tomu preskúma toto tvrdenie, nie však preto, že sa ním má preukázať, že porušenie nemôže byť kvalifikované ako „veľmi závažné“, ale ako odlišný žalobný dôvod, podľa ktorého bola pokuta žalobcu stanovená v neprimeranej výške, pretože bola založená na mylnej domnienke, že stiahnutie sa Maersk Air z linky Kodaň – Štokholm mu prinieslo zvýšenie ročných príjmov o... DKK.

146 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa judikatúry (rozsudky CMA CGM a i./Komisia, už citovaný v bode 75 vyššie, bod 340, a Deutsche Bahn/Komisia, už citovaný v bode 64 vyššie, bod 217) skutočnosť, že podnik v dôsledku porušenia nezískal žiaden zisk, nemôže brániť tomu, aby mu bola uložená pokuta, pretože inak by sa stratil jej odradzujúci charakter (rozsudok Súdneho dvora zo 17. júla 1997, Ferriere Nord/Komisia, C-219/95 P, Zb. s. I-4411, body 46 a 47). Z uvedeného

vyplýva, že Komisia nie je povinná pri určení výšky pokút preukázať, že v dôsledku porušenia dané podniky získali nenáležitú výhodu, ani prípadne nie je povinná zohľadniť, že v dôsledku porušenia nebol nadobudnutý prospech (rozsudok Súdu prvého stupňa z 15. marca 2000, Cimenteries CBR a i./Komisia, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, Zb. s. II-491, ďalej len „Cement“, bod 4881).

- 147 Podľa bodu 5 písm. b) usmernení, obsahujúceho viacero všeobecných poznámok, „v závislosti od okolností po prevedení... výpočtov je potrebné brať do úvahy určité objektívne faktory, ako napríklad špecifický ekonomický kontext, akékoľvek ekonomické alebo finančné výhody odvodené vinníkmi... na účely náležitého prispôsobenia pokút týmto okolnostiam“ [*neoficiálny preklad*]. Už bolo ale rozhodnuté, že uvedené neznamená, že by Komisia bola povinná za všetkých okolností preukázať na účely stanovenia výšky pokuty finančnú výhodu viažucu sa na zistené porušenie. Iba poukazuje na jej vôľu viac prihliadať na tento aspekt a vychádzať z neho pri výpočte výšky pokút, pokiaľ ho môže aspoň približne odhadnúť (rozsudok Cement, bod 4885).
- 148 Je preto potrebné predovšetkým preskúmať, či sa v napadnutom rozhodnutí pri určovaní závažnosti skutočne prihliadlo na zisk získaný stranami dohody v dôsledku porušenia.
- 149 V tejto súvislosti je dôležité pripomenúť, že pod názvom „Skutočný dopad porušenia“ uvedenom v časti zaoberajúcej sa závažnosťou porušenia Komisia najskôr skonštatovala, v odôvodneniach č. 92 a č. 93, že „najzjavnejšie dôsledky porušenia boli takéto: Maersk Air zrušil linku Kodaň – Štokholm... SAS zrušil linku Kodaň – Benátky a spojenie Billund – Frankfurt... Na linke Kodaň – Štokholm sa zvýšil podiel SAS na trhu z... % na... %]“. Uvedené účinky sú dané a preukazujú, že SAS získal z porušenia výhodu, čo nebolo spochybnené, zvýšením svojho podielu na trhu. Komisia ďalej uvádza v odôvodnení č. 94 napadnutého rozhodnutia, že „v čase



rokovaní sa strany domnievali — na základe známeho objemu cestujúcich a možnosti nárastu cien o 100... DKK — že skutočnosť, že Maersk Air sa stiahol zo Štokholmu a Osla, mala pre SAS za následok zvýšenie ročných príjmov približne o... DKK (... eur)“ a v odôvodnení č. 95 že „vzhľadom na to, že celosvetová dohoda o rozdelení trhu uzavretá medzi SAS a Maersk Air zasahuje množstvo spojení s priletmi a odletmi z Dánska, Komisia sa domnieva, že zisky získané z porušenia sú oveľa vyššie ako uvedený odhad“. Preto sa možno domnievať, že Komisia určitým spôsobom prihliadla na zisky, ktoré nadobudli strany dohody v dôsledku porušenia, pričom tento faktor nemôže byť považovaný ako východiskový bod pri určení pokuty, ale faktor, na ktorý sa prihliadlo pri vymedzení závažnosti porušenia, a preto spôsobilý hrať určitú rolu pri výpočte pokuty.

150 Žalobca popiera, že porušenie malo za následok zvýšenie jeho ročných príjmov približne o... DKK.

151 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, po prvé, že odôvodnenie č. 94 napadnutého rozhodnutia iba uvádza, že „v čase rokovaní sa strany domnievali...“. Nejde teda o odhad urobený Komisiou, ale samotnými stranami počas rokovaní o dohodách.

152 Po druhé, ako vyplýva z odôvodnenia č. 53 napadnutého rozhodnutia, tento odhad je prítomný v zhrnutí stretnutia z 25. augusta 1998 skupiny osôb zodpovedných za projekt (SAS/Maersk Air). V rozpore s tvrdením žalobcu nejde teda len o „bezvýznamnú poznámku náhodne urobenú zástupcom Maersk [Air]“, ale zhrnutie stretnutia, na ktorom sa SAS zúčastnil.

- 153 Po tretie, ak aj žalobca tvrdí, že tento odhad bol súčasťou dokumentu vypracovaného Maersk Air a že nikdy nebol schválený SAS, z odpovedí na písomné otázky Súdu prvého stupňa vyplýva, že tento dokument bol priložený k oznámeniu výhrad a že účastníci konania uznali skutočnosť a porušenia uvedené v oznámení.
- 154 Po štvrté žalobca tvrdí, že informácia je rozporuplná, pretože ceny na linke Kodaň – Štokholm sa nevyvíjali odlišne od cien uplatňovaných na porovnateľných linkách, ktoré neboli dohodou dotknuté. Toto tvrdenie už bolo zamietnuté v úvahách týkajúcich sa skutočného dopadu porušení predovšetkým z dôvodu, že linky Kodaň – Oslo a Štokholm – Oslo nemôžu byť považované za linky, ktorých sa dohoda nedotkla, a to vzhľadom na celosvetovú dohodu o rozdelení trhu a na skutočnosť, že podľa zhrnutia stretnutia z 25. augusta 1998 rozobratého v odôvodnení č. 53 napadnutého rozhodnutia sa Maersk Air zaviazal stiahnuť z Osla.
- 155 Po piate, žalobca vo svojej replike tvrdí, že odhad... DKK musí byť obmedzený na... DKK, pretože spojenie Kodaň – Oslo nikdy nebolo predmetom rozdelenia trhov. Ako správne zdôrazňuje Komisia, uvedené tvrdenie nemôže byť prijaté, pretože by viedlo k spochybneniu existencie celosvetovej dohody o rozdelení trhu a žalobca nespochybnil ani skutkové okolnosti, ani existenciu porušenia. Okrem iného žalobca nepreukázal dostatočne z právneho hľadiska, že spojenie nebolo predmetom rozdelenia trhov.
- 156 Po šieste, žalobný dôvod musí byť v každom prípade zamietnutý, pretože žalobca sa obmedzuje len na spochybnenie existencie zisku nadobudnutého z porušenia, avšak bez toho, aby predložil v tomto smere najmenší dôkaz. Naopak, ako bolo uvedené vyššie, Komisia tvrdila, bez protirečenia žalobcu, že odhady strán sa ukázali správne, pretože SAS sa dostal zo straty 27 miliónov DKK roku 1998 k zisku 36 miliónov DKK v nasledujúcom roku a zisku 156 miliónov DKK roku 2000.

157 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že žalobný dôvod založený na tom, že porušenia mali byť kvalifikované ako „závažné“ a nie ako „veľmi závažné“, musí byť zamietnutý.

#### — O zohľadnení obratu

158 V rámci tohto prvého žalobného dôvodu žalobca ďalej namieta, že Komisia vypočítala pokutu na základe obratu, hoci usmernenia sa o ňom vôbec nezmieňujú, a dopustila sa pochybenia v tom zmysle, že porovnala konsolidovaný obrat skupiny SAS s obratom Maersk Air bez zohľadnenia skutočnosti, že Maersk Air bol súčasťou skupiny A. P. Møller.

159 Je potrebné skonštatovať, že táto námietka nie je relevantná v rámci prvého žalobného dôvodu, ktorý sa týka určenia závažnosti porušení. Súd prvého stupňa ju však ďalej preskúma ako samostatný žalobný dôvod.

160 Treba v prvom rade pripomenúť, že usmernenia zaviedli nový postup pri výpočte pokút. Zatiaľ čo predtým postup Komisie spočíval vo výpočte pokuty v pomere k obratu daných podnikov, usmernenia sú viac založené na zásade pevnej sumy, východisková suma je však stanovená absolútne, v závislosti od skutočnej závažnosti porušenia, následne zvýšená v závislosti od dĺžky trvania porušenia a nakoniec prispôbená v závislosti od pritažujúcich a poľahčujúcich okolností. Uvedená metóda bola výslovne potvrdená judikatúrou (pozri najmä rozsudok Grafítové elektródy, body 189 až 193). V metóde ustanovenej usmerneniami vystupuje obrat iba ako druhotné kritérium pri úprave pokuty v rámci súm stanovených usmerneniami pre jednotlivé kategórie porušení („menej závažné“, „závažné“ a „veľmi závažné“).

161 V rozpore s tvrdením žalobcu Komisia neuplatnila, ako vyplýva aj z odôvodnení č. 87 až č. 103 napadnutého rozhodnutia, metódu výpočtu založenú na dotknutých údajoch o obrate, ale vychádzala z kvalifikácie porušenia — v tomto prípade ako „veľmi závažného“ — a následne prihliadla v odôvodneniach č. 104 až 106 napadnutého rozhodnutia, v súlade s usmerneniami, na skutočný dopad protiprávneho konania každého z dvoch podnikov, pričom zobrala do úvahy existenciu veľkého rozdielu v ich veľkosti.

162 Výslovne sa domnievajú, že strany sa dopustili rovnakého druhu porušenia a aj napriek skutočnej vyváženosti dohody, keďže dohoda v zásade predpokladala nadobudnutie rovnakej miery prospechu obidvoma podnikmi, Komisia podľa odôvodnenia č. 104 napadnutého rozhodnutia prihliadla na tieto faktory:

„— SAS je hlavná škandinávská letecká spoločnosť, zatiaľ čo Maersk Air je spoločnosť oveľa menšia. Roku 2000 obrat SAS dosiahol 4,917 miliárd eur proti 458,6 miliónom eur Maersk Air (teda 10,7-krát nižší). Obrat 757,6 miliónov eur dosiahnutý SAS vo vzťahu k Dánsku je 1,65-krát vyšší ako obrat Maersk Air,

— dohoda posilnila trhovú silu SAS: na jednej strane umožnila tejto spoločnosti začleniť do svojej siete linky, na ktorých strany zdieľali kód (SAS presadila svoj kód na linkách Maersk Air, zatiaľ čo Maersk Air svoj kód na linkách nepoužil); na druhej strane vernostný program SAS mohol byť použitý na linkách Maersk Air, a to na získanie bodov a zároveň na ich výmenu za letenky.“ *[neoficiálny preklad]*

- 163 Komisia v dôsledku vyššie uvedeného v odôvodnení č. 105 napadnutého rozhodnutia skonštatovala, že „porušenia, ktorých sa dopustil SAS, boli podstatnejšie ako porušenia, ktorých sa dopustil Maersk Air“ [*neoficiálny preklad*], ale že to však neznamená „že výška pokút udelených týmto dvom spoločnostiam presne odráža rozdiel v obratoch“ [*neoficiálny preklad*]. Vzhľadom na rozdiel vo veľkosti medzi stranami dohody a potrebe určiť pokutu vo výške dostatočne odrádzajúcej, stanovila Komisia v odôvodnení č. 106 napadnutého rozhodnutia východiskový bod pre určenie pokút na 35 miliónov eur pre SAS a na 14 miliónov eur pre Maersk Air.
- 164 Z uvedených častí napadnutého rozhodnutia vyplýva, v rozpore s tvrdením žalobcu, že Komisia nevyočítala pokutu len na základe celkového obratu alebo len na základe obratu dosiahnutého na relevantnom trhu súvisiacom s Dánskom, ale prihliadla na údaje týkajúce sa obidvoch typov obrátov, aby určitým spôsobom upravila východiskový bod pokuty udelenej každej zo strán dohody, ktoré sa dopustili rovnakého druhu porušenia.
- 165 V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že z judikatúry vyplýva, že Komisia disponuje širokou mierou voľnej úvahy pri určovaní pokút a že predovšetkým môže zohľadniť jeden alebo druhý typ obratu v závislosti od okolností vlastných danému prípadu. Súd prvého stupňa, pripomínajúc, že jediná výslovná zmienka o obrate obsiahnutá v článku 15 ods. 2 nariadenia č. 17 sa týka najvyššej hranice, ktorú nemôže výška pokuty presiahnuť a že táto sa považuje za hranicu celkového obratu (rozsudok *Musique Diffusion française a i./Komisia*, už citovaný v bode 32 vyššie, bod 119), rozhodol, že „v rámci dodržania tejto hranice Komisia v zásade môže určiť pokutu na základe obratu podľa svojej voľby, vzhľadom na geografický rozsah a dotknuté výrobky (rozsudok *Cement*, bod 5023) bez toho, aby bola povinná prihliadnuť konkrétne na celkový obrat alebo na obrat dosiahnutý na geografickom trhu alebo trhu dotknutých výrobkov“ a že „ak aj usmernenia nestanovujú výpočet pokút podľa vymedzeného obratu, taktiež nebránia tomu, aby sa na daný obrat prihliadalo pod podmienkou, že pri uskutočnenej volbe sa Komisia nedopusť zjavne nesprávneho posúdenia“ (rozsudok *Grafitové elektródy*, bod 195).

166 Z uvedeného vyplýva, že na účely určenia výšky pokuty je Komisia oprávnená prihliadnúť na obrat podľa svojho výberu, pokiaľ sa toto nejaví byť neprímerané vzhľadom na okolnosti daného prípadu. Podľa judikatúry tiež Komisia nie je povinná pri určovaní výšky pokút zaistiť, v prípade, ak sú pokuty udelené viacerým podnikom zúčastneným na tom istom porušení, aby konečné sumy pokút odrážali všetky odlišnosti medzi danými podnikmi, čo sa týka ich celkových obrátov (rozsudok CMA CGM a i./Komisia, už citovaný v bode 75 vyššie, bod 385 a tam citovaná judikatúra).

167 Keďže žalobca nepreukázal, že Komisia sa dopustila zjavne nesprávneho posúdenia, ani neuviedol, v čom bola jej voľba neprímeraná, jeho žalobný dôvod musí byť zamietnutý.

168 Pre úplnosť treba ešte zdôrazniť, že východiskový bod pre určenie pokút stanovený na 35 miliónov eur pre SAS a na 14 miliónov eur pre Maersk Air, predstavuje 4,62 % a 3,05 % ich obrátov dosiahnutých vo vzťahu k Dánsku alebo 0,7 % a 3,05 % ich celkových obrátov. Ak sa zohľadní obrat dosiahnutý vo vzťahu k Dánsku, žalobca bol sankcionovaný o málo prísnejšie ako Maersk Air (4,62 % proti 3,05 %), zatiaľ čo ak sa zoberie do úvahy celkový obrat, žalobca bol sankcionovaný oveľa menej prísne ako Maersk Air (0,7 % v porovnaní s 3,05 %). Teda, na strane jednej z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia skôr vychádzala, v súlade so svojím oprávnením, z obidvoch typov obrátov a na strane druhej, keďže strany dohody sa dopustili rovnakého porušenia a získali z neho vyrovnaný prospech a usmernenia sú založené na zásade pevnej sumy, na základe ktorej sa pokuta stanovuje viac so zreteľom na závažnosť porušenia ako na obrate daných podnikov, východiskový bod, z ktorého sa v tomto prípade vychádzalo, sa nezdá byť zaťažený vadou zjavne nesprávneho posúdenia alebo porušujúci zásadu rovnakého zaobchádzania.

169 Zdá sa, že žalobca spochybňuje skutočnosť, že Komisia viac prihliadla na celkový obrat ako na obrat dosiahnutý vo vzťahu k Dánsku. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Komisia môže pri výpočte pokuty pre podnik predovšetkým prihliadnúť na jeho veľkosť a ekonomickú silu (rozsudok *Musique Diffusion française a i./Komisia*, už citovaný v bode 32 vyššie, bod 120, a rozsudok Súdu prvého stupňa z 13. decembra 2001, *Acerinox/Komisia*, T-48/98, Zb. s. II-3859, body 89 a 90). Okrem iného, pokiaľ ide o merateľnosť finančnej kapacity účastníkov dohody, judikatúra uznala relevantnosť celkového obratu (rozsudok Súdneho dvora zo 16. novembra 2000, *Sarrió/Komisia*, C-291/98 P, Zb. s. I-9991, body 85 a 86). Komisia nevychádzala len z celkového obratu, preto tvrdenie musí byť zamietnuté.

170 Nakoniec, keďže žalobný dôvod žalobcu, hoci nie je jasne uvedený, spočíval skôr na spochybnení skutočnosti, že Komisia nezobrala do úvahy príslušnosť *Maersk Air* ku skupine *A. P. Møller*; stačí skonštatovať, ako správne uvádza Komisia, že na strane jednej ostatní členovia skupiny *A. P. Møller* boli aktívni v odvetviach podstatne odlišných od leteckej dopravy, napríklad v námornej doprave alebo energetike, a na strane druhej Komisia zohľadnila príslušnosť *Maersk Air* k tejto skupine, v dôsledku čoho zamietla v odôvodnení č. 118 napadnutého rozhodnutia existenciu poľahčujúcej okolnosti založenej na tom, že ide o jej prvé porušenie. V každom prípade, aj za predpokladu, že sa Komisia dopustila pochybenia v prospech *Maersk Air* tým, že neprihliadla na jeho príslušnosť k skupine *A. P. Møller*; táto okolnosť nemôže tvoriť opodstatnený dôvod pre zníženie pokuty udelené žalobcovi, keďže nič neumožňuje namietat protiprávnosť konania v prospech tretieho.

171 Z vyššie uvedeného vyplýva, že námietky a tvrdenia uvedené v rámci prvého žalobného dôvodu musia byť zamietnuté.

*O druhom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení dĺžky trvania porušenia*

Tvrdenia účastníkov konania

- 172 Žalobca tvrdí, že odhad dĺžky trvania porušenia Komisiou, podľa ktorého porušenia trvali od 5. septembra 1998 do 15. februára 2001, je nesprávny.
- 173 Pokiaľ ide o dátum začatia porušenia, žalobca tvrdí, že situačná správa z 5. septembra 1998 týkajúca sa prípadného spojenectva medzi SAS a Maersk Air, hoci obsahuje zásadnú dohodu o mnohých bodoch, ktoré boli neskôr realizované, nemôže byť považovaná za dohodu v zmysle článku 81 ES. Rozdelenie trhu dohodnuté medzi SAS a Maersk Air úzko súviselo s dohodou o spolupráci z 8. októbra 1998 a neexistovalo autonómne. Žalobca tvrdí, že situačná správa z 5. septembra 1998 nepredstavuje dohodu ani zosúladený postup, pretože evokovala iba prípadné budúce konanie, ktorého realizácia predpokladala uzavretie konečnej zmluvy. Porušenia mohli preto začať najskôr k dátumu dohody o spolupráci strán, konkrétne 8. októbra 1998.
- 174 Žalobca okrem iného vo svojej replike tvrdí, že bez ohľadu na dĺžku trvania porušenia, Komisii pri stanovovaní výšky pokuty prináleží určiť dĺžku trvania protisúťažných účinkov dohody a nie dĺžku trvania porušenia. Akékoľvek budú závery Súdu prvého stupňa v prejednávanej veci o dĺžke trvania predmetnej dohody, táto nemala protisúťažné účinky pred 8. októbrom 1998.



- 175 Pokiaľ ide o dátum ukončenia porušovania, žalobca tvrdí, že v nadväznosti na šetrenie *in situ* vykonané Komisiou 15. júna 2000 okamžite ukončil voči Maersk Air konanie, ktoré bolo v rozpore s článkom 81 ods. 1 ES. V tejto súvislosti tvrdí, že všetky stretnutia naplánované spoločnosťou Maersk Air boli zrušené alebo sa uskutočnili pod kontrolou interných a externých právnych poradcov, ktorí mu poskytovali poradenstvo v otázkach, do akej miery sú predpokladané kontakty s Maersk Air prípustné.
- 176 V každom prípade korešpondencia adresovaná spoločnosťou Maersk Air 21. augusta 2000 Komisii a SAS jasne vyjadrovala záväzok Maersk Air ukončiť akúkoľvek spoluprácu v oblasti určovania cien alebo rozdelenia trhov.
- 177 Žalobca tvrdí, že porušenia pravidiel hospodárskej súťaže formou rozdelenia trhu sa ukončili zrušením obmedzení dohodnutých stranami a že neexistuje žiadna povinnosť, ktorá by zaväzovala strany dohody prijať aktívne opatrenia spočívajúce v opätovnom navrátení sa na deficitný trh.
- 178 Vzhľadom na jednostranné odstúpenie jedného z účastníkov dohody, Maersk Air, článok 81 ES sa už od 21. augusta 2000 nemohol uplatňovať, ak by aj SAS v danom okamihu mala záujem pokračovať v dodržiavaní dohody.
- 179 Žalobca tvrdí, že Komisia nebola oprávnená nebrať do úvahy jednostranné vyhlásenie Maersk Air z 21. augusta 2000 ako dôkaz jeho odstúpenia, pretože k tomuto dátumu ešte nezaslala oznámenie výhrad. Bolo by totiž nelogické, ak by Komisia pripísala dôležitosť listu adresovanému SAS spoločnosti Maersk Air z 15. februára 2001 a zároveň by neprihliadla na podobný list adresovaný 21. augusta 2000 Maersk Air spoločnosti SAS. Takáto nebanalita by znamenala nedodržanie povinnosti uloženej Komisii, a to prihliadnuť na informácie, ktoré sú jej poskytnuté.

180 Žalobca sa domnieva, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď uplatnila zvýšenie pokuty o 25 % namiesto zvýšenia o 17 %, ktoré by sa uplatnilo, ak by sa zobrali do úvahy dátumy 8. október 1998 a 15. jún 2000.

181 Komisia tvrdí, že druhý žalobný dôvod nie je dôvodný.

#### Posúdenie Súdom prvého stupňa

182 Žalobca spochybňuje závery Komisie týkajúce sa dátumov začatia a ukončenia porušenia.

183 Pokiaľ ide o dátum začatia porušenia je potrebné skonštatovať, že Komisia v súlade s právom stanovila dátum na 5. september 1998. Situačná správa z 5. septembra 1998, prevzatá v odôvodnení č. 50 napadnutého rozhodnutia, uvádza toto:

„Keďže zdieľanie kódov a účasť Maersk Air na Eurobonusoch na CPH – STO nie je možná, alebo prinajmenšom počas fázy 1 (leto 1999 – zima 1999/2000) a možno aj počas dlhšieho obdobia, a vzhľadom na nezanedbateľné riziko vyšetrovania a/alebo žiadostí o informácie [Európskej únie] týkajúcich sa spolupráce medzi Maersk Air a SAS, ak by boli všetky náležitosti stanovené v hlavnej ústnej dohode naraz zrealizované počnúc letom 1999, stanovíme v našej dohode o zásadách zmenu

niektorých častí tejto ústnej dohody... V dôsledku toho existuje teraz dohoda v týchto bodoch:

a) Maersk Air ukončí prevádzku CPH – STO a CPH – GVA 28. marca 1999.“

184 Z uvedeného dokumentu jasne vyplýva, že 5. septembra 1998 už bola dohoda medzi stranami uzavretá, aj keď mala byť zrealizovaná až neskôr, najmä preto, aby nevyvolala podozrenie Komisie, a že strany dohody stratili v uvedenom okamihu autonómiu.

185 Tvrdenie žalobcu, podľa ktorého rozdelenie trhu bolo úzko späté s dohodou o spolupráci z 8. októbra 1998, musí byť tiež zamietnuté, keďže žalobca ho nepodložil žiadnym dôkazom.

186 Takisto tvrdenie, podľa ktorého sa Komisia mala skôr riadiť dĺžkou trvania účinkov porušenia ako dĺžkou trvania samotného porušenia, je zjavne nedôvodné, pretože už len jednoduché uzavretie dohody, ktorej cieľom je obmedziť hospodársku súťaž porušením článku 81 ods. 1 ES, predstavuje ako také porušenie tohto ustanovenia, nezávisle od efektívnosti realizácie takejto dohody (rozsudok Súdneho dvora z 11. júla 1989, *Belasco a i./Komisia*, 246/86, Zb. s. 2117, bod 15).

187 Nakoniec, z odôvodnenia č. 108 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Maersk Air uznal vo svojej odpovedi na oznámenie výhrad, že porušenia začali 5. septembra 1998.

188 Z uvedeného vyplýva, že námietka založená na nesprávnom určení dátumu začatia porušenia musí byť nepochybne zamietnutá.

189 Súd prvého stupňa pre úplnosť zdôrazňuje, že sa zdá, že porušenie dokonca začalo skôr najmä v tom zmysle, že strany sa 5. septembra 1998 dohodli na zmene určitých častí ich ústnej dohody. Dokument Maersk Air datovaný 8. januára 1998, uvedený v odôvodnení č. 22 napadnutého rozhodnutia, tiež naznačuje vedenie rokovaní počas celého roku 1998 a spoločný hlavný cieľ strán dohody vymedziť linky, ktoré budú prevádzkované každou z nich a uvádza, že SAS vyžaduje, aby Maersk Air „obmedzil rozvoj spojení s odletom z Kodane, čo bolo vzájomne dohodnuté“.

190 Pokiaľ ide o ukončenie porušenia, žalobca tvrdí, na prvom mieste, že Komisia mala dátum ukončenia stanoviť na deň začatia šetrení, teda 15. júl 2000, pretože k uvedenému dátumu ukončil všetko zakázané konanie.

191 Uvedené tvrdenie musí byť zamietnuté.

192 Po prvé, žalobca v tejto súvislosti neuvádza žiaden dôkaz, ale obmedzuje sa na tvrdenie, že od tohto okamihu všetky plánované stretnutia s Maersk Air boli zrušené alebo sa uskutočnili v prítomnosti jeho právnych poradcov.

- 193 Po druhé, skutočnosť, že „zakázané stretnutia“ sa už nekonali, za predpokladu, že nastala, nie je spôsobilá preukázať, že uzavreté a realizované dohody o rozdelení trhov boli ukončené.
- 194 Po tretie, prítomnosť právnych poradcov žalobcu nemôže byť vnímaná tak, že zaisťuje absolútnu legalitu uvedených stretnutí. V tejto súvislosti treba zdôrazniť, ako vyplýva predovšetkým z odôvodnenia č. 89 napadnutého rozhodnutia, že advokáti strán dohody vedome poskytli spoluprácu pri vytváraní zakázaných dohôd. V zhrnutí stretnutia osôb zodpovedných za projekt zo 14. augusta 1998 sa uvádza, že „časti dokumentov porušujúce článok [81] ods. 1 [ES], aj v prípade, ak nie je možné dospieť k dohode a zaznačiť ich na papier, musia v každom prípade existovať v písomnej podobe a byť uložené v kanceláriách advokátov obidvoch strán...“. Podľa iného zhrnutia sa jeden zástupca SAS obával „že situačná správa bude kolovať v aktuálnej forme“ a želal si, „aby bola zmenená a aby určité časti boli odstránené, ako to navrhovali advokáti...“.
- 195 Žalobca v druhom rade tvrdí, že korešpondencia adresovaná 21. augusta 2000 spoločnosťou Maersk Air Komisii a SAS jasne vyjadrovala záväzok Maersk Air zastaviť všetku spoluprácu.
- 196 Uvedené listy však nemôžu byť vnímané tak, že ukončujú dohody alebo predstavujú dôkaz, že tieto boli ukončené.
- 197 Na strane jednej, v liste adresovanom 21. augusta 2000 Komisii Maersk Air iba uvádza, že „ako bolo uvedené na stretnutí z 10. augusta 2000, Maersk Air... okamžite ukončil akúkoľvek spoluprácu so SAS v oblasti rozdelenia trhu a stanovenia cien“

a že „tento list [mu] umožnil potvrdiť uvedenú pozíciu Maersk Air...“. Komisia správne uviedla v odôvodnení č. 112 napadnutého rozhodnutia, že tento list nemá žiaden dopad na existenciu dohôd a nepreukazuje navyše, že Maersk Air skutočne odstúpil od týchto dohôd uzavretých so SAS.

198 Na strane druhej, v liste z 21. augusta 2000 adresovanom SAS Maersk Air napísal toto:

„Na účely správneho administratívneho postupu vás týmto informujem, že Maersk Air... potvrdil Európskej komisii, že žiadnym spôsobom nespolupracoval so SAS v oblasti horizontálneho stanovenia cien alebo rozdelenia trhu“.

199 Uvedený list adresovaný SAS neoznačuje jasne a jednoznačným spôsobom vôľu ukončiť dohody. Dokonca, ako zdôrazňuje Komisia v odôvodnení č. 112 napadnutého rozhodnutia, môže „byť vykladaný ako pokus uistiť SAS vo veci vyhlásení urobených Maersk Air... voči Komisii“ [*neoficiálny preklad*] z dôvodu, že v „danom čase strany ešte nepoznali pozíciu, ktorú zaujme Komisia v oznámení výhrad“ [*neoficiálny preklad*].

200 Komisia teda v súlade s právom dospela k záveru, že porušenia mohli byť ukončené najskôr až od 15. februára 2001, kedy žalobca oznámil Maersk Air, že on sám sa nepovažuje za viazaného dohodami o rozdelení trhu. Dôvodnosť tohto záveru nakoniec vyplýva z odpovede SAS na oznámenie výhrad zo 4. apríla 2001, v ktorom uviedol, že „keď oznámenie výhrad obdržané 2. februára 2001 odhalilo v celom

rozsahu príspevku SAS k porušeniam, generálny riaditeľ spoločnosti... informoval svoj náprotivok v Maersk Air [listom z 15. februára 2001], že akékoľvek dojednanie, na ktoré sa nevzťahuje dohoda o spolupráci je — a vždy bolo — neplatné“.

- 201 Z vyššie uvedeného vyplýva, že druhý žalobný dôvod musí byť nepochybne zamietnutý.

*O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení poľahčujúcich okolností*

O prvej časti, ktorá sa týka spolupráce SAS s Komisiou

— Tvrdenia účastníkov konania

- 202 Žalobca tvrdí, že Komisia mu nesprávne priznala zníženie pokuty o 10 % v dôsledku spolupráce, zatiaľ čo Maersk Air priznala zníženie pokuty o 25 %, pričom podľa neho neexistoval skutočný rozdiel v úmysle strán dohody spolupracovať s Komisiou a že ak takýto rozdiel bol skonštatovaný, bol jedine náhodný. Tvrdí, že počas šetrenia na mieste plne spolupracoval a že bol Komisii k dispozícii pre všetky položené otázky. Dopĺňa, že na rozdiel od situácie, ktorá nastala v rámci šetrenia vedeného

v priestoroch Maersk Air, z jeho strany bola pri kontrole prítomná zainteresovaná osoba a aktívne spolupracovala s Komisiou spôsobom, že už nemala žiaden dôvod výslovne pozvať Komisiu, aby sa opätovne vrátila.

203 Žalobca sa domnieva, že poskytol informácie, ktoré boli Komisii užitočné. Usudzuje, že by mal získať významnejšie zníženie pokuty vzhľadom na tieto skutočnosti:

- od začiatku šetrenia SAS jasne vyjadril svoju vôľu spolupracovať a poskytnúť pri šetreniach neobmedzenú súčinnosť,
  
- v odpovedi na žiadosť o informácie z 1. augusta 2000 a následne počas konania SAS poskytol „doplňujúce dokumenty“ obsahujúce aj dôverné listiny, preukazujúce tak svoju vinu a dokazujúce rozhodujúcim spôsobom existenciu porušení,
  
- strany dohody spoločne zaslali dodatočné oznámenie týkajúce sa zmien uskutočnených od pôvodného oznámenia a zmien, ktoré sa strany ponúkli následne uskutočniť,
  
- dňa 27. októbra 2000 poskytla SAS Komisii dokument osvetľujúci jej pozíciu, aby pomohla Komisii porozumieť určitým aspektom dohody medzi stranami,



- po obdržaní oznámenia výhrad sa predstavenstvo SAS pokúšalo zistiť, prečo a ako mohli nastať porušenia pravidiel hospodárskej súťaže, aby sa znížilo riziko opätovného dopustenia takýchto porušení,
  
- listom z 15. februára 2001 SAS dala jasne Maersk Air na vedomie, že akékoľvek dojednanie, na ktoré sa nevzťahuje pôsobnosť oznámenej dohody o spolupráci, je a stále bolo neplatné,
  
- dňa 7. marca 2001 strany v nadväznosti na pohovory s Komisiou o dĺžke trvania porušení urobili spoločné vyhlásenie, v ktorom opätovne potvrdili, že všetky porušenia ukončili,
  
- počas stretnutia s Komisiou 23. marca 2001 SAS potvrdil, že nespochybňuje skutočnosť, ktorými bol podľa Komisie porušený článok 81 ES, a že sa vzdal vznášania tvrdení počas ústneho výsluchu.

204 Žalobca sa domnieva, že Komisia dostatočne neodôvodnila odlišný prístup uplatnený pri znížení pokút udelených dvom stranám dohody.

205 Komisia spochybňuje dôvodnosť tvrdení žalobcu.

## — Posúdenie Súdom prvého stupňa

206 Je potrebné predovšetkým pripomenúť, že podľa odôvodnenia č. 125 napadnutého rozhodnutia považovala Komisia za vhodné znížiť výšku pokuty udelenej Maersk Air o 25 % a výšku pokuty udelenej SAS o 10 % uplatnením časti D bodu 2 oznámenia o spolupráci. Žiadne zníženie však nebolo stranám priznané na základe časti B tohto oznámenia (umožňujúcej udeliť zníženie pokuty až o 75 %), keďže žiadna zo strán neoznámila tajnú dohodu Komisii pred tým, ako táto pristúpila k šetreniu 15. júna 2000, ani na základe časti C uvedeného oznámenia (umožňujúcej udeliť zníženie pokuty o 50 až 75 %), keďže Komisia už disponovala rozhodujúcimi dôkazmi, ktoré jej umožnili začať konanie. Uvedené náležitosti napadnutého rozhodnutia nie sú žalobcom spochybnené.

207 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že časť D oznámenia o spolupráci ustanovuje, že:

„1. Ak podnik spolupracuje bez toho, aby boli naplnené všetky podmienky uvedené v častiach B a C, má nárok na zníženie výšky pokuty, ktorá by mu bola uložená, ak by nespoločoval, o 10 až 50 %.

2. Uvedené môže nastať predovšetkým v prípade, ak:

- pred doručením oznámenia výhrad poskytnie podnik Komisii informácie, dokumenty alebo iné dôkazy, ktoré prispievajú k potvrdeniu existencie spáchaného porušenia,

- po doručení oznámenia výhrad podnik informuje Komisiu, že nespochybňuje skutkové okolnosti, na ktorých Komisia založila svoje obvinenia.“  
[neoficiálny preklad]

208 Komisia sa domnievala, že ani SAS, ani Maersk Air nespochybnili skutočnosti popísané v oznámení výhrad, a preto im priznala zníženie na základe časti D bodu 2 druhej zarážky oznámenia o spolupráci.

209 Komisia však uplatnila časť D bod 2 prvú zarážku uvedeného oznámenia iba v prospech Maersk Air uvádzajúc, v odôvodnení č. 123 napadnutého rozhodnutia, toto:

„— na základe šetrenia *in situ* Maersk Air ponúkol pracoviskám Komisie možnosť zorganizovať stretnutie so [zástupcom Maersk Air], ktorý už v Maersk Air nepracuje. [Uvedený zástupca Maersk Air] hral kľúčovú úlohu počas rokovaní Maersk Air so SAS roku 1998. Stretnutie sa konalo v priestoroch Maersk Air 22. júna 2000 a pri tejto príležitosti odovzdal Maersk Air zástupcom Komisie ‚dôverné spisy‘, ktoré si [zástupca Maersk Air] uchoval vo svojom bydlisku v Kodani. Tieto spisy pomohli Komisii zrekonštruovať vývoj rokovaní a presný rozsah dohody,

- naproti tomu informácie poskytnuté spoločnosťou SAS jedine potvrdili skutočnosti, ktoré Komisia už vedela. Na rozdiel od dokumentov poskytnutých Maersk Air, SAS neposkytla ‚doplňujúce dokumenty‘ spontánne na základe šetrenia, ale v nadväznosti na žiadosť o informácie.“

- 210 Z uvedeného vyplýva, že rozdiel medzi znížením pokuty priznaným žalobcovi (10 %) a znížením priznaným Maersk Air (25 %) je založený na znížení o ďalších 15 %, ktoré Komisia priznala jedine v prospech Maersk Air. Práve uvedená absencia zníženia v dôsledku spolupráce je predmetom tejto časti žalobného dôvodu.
- 211 Na podporu svojej námietky žalobca tvrdí, že neexistoval rozdiel v úmysle strán dohody plne s Komisiou spolupracovať.
- 212 Uvedená okolnosť, aj za predpokladu, že je pravdivá, však nie je relevantná. Len samotný úmysel podniku spolupracovať je pozbavený významu. Časť D bod 2 prvá zarážka oznámenia o spolupráci priznáva zníženie iba podniku, ktorý „poskytne Komisii informácie, dokumenty alebo iné dôkazy, ktoré prispievajú k potvrdeniu existencie spáchaného porušenia“ [*neoficiálny preklad*], a nie podniku, ktorý má iba úmysel spolupracovať alebo sa obmedzí iba na spoluprácu s Komisiou.
- 213 Aj podľa ustálenej judikatúry je zníženie pokuty v dôsledku spolupráce počas správneho konania odôvodnené iba vtedy, ak konanie daného podniku umožnilo Komisii zistiť existenciu porušenia s menšími ťažkosťami a prípadne ho ukončiť (rozsudok Súdneho dvora zo 16. novembra 2000, SCA Holding/Komisia, C-297/98 P, Zb. s. I-10101, bod 36, a rozsudok Lysín, bod 300). V rámci posúdenia spolupráce poskytnutej podnikmi Komisia nemôže neuznať zásadu rovnakého zaobchádzania (rozsudok Krupp Thyssen Stainless a Acciai speciali Terni/Komisia, už citovaný v bode 83 vyššie, bod 237, a rozsudok Lysín, bod 308).

214 Z odôvodnenia č. 123 prvej zarážky napadnutého rozhodnutia vyplýva, v súlade s ustanoveniami oznámenia o spolupráci, že Komisia priznala dodatočné zníženie Maersk Air práve preto, že jej poskytol spisy (ďalej len „dôverné spisy“), ktoré jej pomohli zrekonštruovať vývoj rokovaní a presný rozsah dohody.

215 Tvrdenie žalobcu, podľa ktorého rozdiel v spolupráci medzi ním a Maersk Air je čisto náhodný a vyplýva zo skutočnosti, že na rozdiel od toho, čo sa udialo v priestoroch Maersk Air, v jeho priestoroch bola počas šetrenia prítomná zodpovedná osoba, v dôsledku čoho Komisia už nemusela uskutočniť novú návštevu, má pôvod v nesprávnom výklade napadnutého rozhodnutia. Na rozdiel od tvrdenia žalobcu Komisia nepriznala Maersk Air dodatočné zníženie preto, že ju následne znovu pozval, aby jej poskytol vysvetlenia, ale preto, že poskytol Komisii spisy umožňujúce preukázať presný rozsah dohôd.

216 Komisia odmietla priznať žalobcovi zníženie z dvoch dôvodov:

— na jednej strane informácie poskytnuté spoločnosťou SAS iba potvrdili, čo už vedela,

— na druhej strane SAS neposkytol doplňujúce dokumenty spontánne, ale jedine v nadväznosti na žiadosť o informácie.

- 217 Treba skonštatovať, že žalobca neuviedol jediný konkrétny dôkaz, aby spochybnil dôvodnosť dvoch dôvodov odmietnutia priznania dodatočného zníženia pokuty.
- 218 Na strane jednej nespochybnil, že dokumenty poskytol až v nadväznosti na žiadosť o informácie. Je potrebné pripomenúť, že podľa judikatúry spolupráca na šetrení, ktorá nepresahuje rámec povinností podnikov stanovených článkom 11 ods. 4 a 5 nariadenia č. 17 alebo obdobnými ustanoveniami v odvetvových nariadeniach, neodôvodňuje zníženie pokuty (rozsudok Súdu prvého stupňa zo 14. mája 1998, Weig/Komisia, T-317/94, Zb. s. II-1235, bod 283, a rozsudok CMA CGM a i./Komisia, už citovaný v bode 75 vyššie, bod 303).
- 219 Na strane druhej, žalobca neoznačuje jediný dokument, ktorý by odovzdal Komisii a ktorý by jej umožnil potvrdiť existenciu porušenia, ani jediný dokument, ktorý by slúžil ako základ pre napadnuté rozhodnutie alebo by bol jednoducho použitý.
- 220 Takisto žiadne z opatrení uvedených žalobcom nie je spôsobilé odôvodniť zníženie pokuty za spoluprácu, a ani, všeobecnejšie, uznanie poľahčujúcich okolností.
- 221 Z uvedeného vyplýva, že prvá časť tretieho žalobného dôvodu musí byť zamietnutá.

O druhej časti, ktorá sa týka opatrení SAS prijatých v nadväznosti na napadnuté rozhodnutie

— Tvrdenia účastníkov konania

- 222 Žalobca tvrdí, že súd Spoločenstva má možnosť, v rámci svojej neobmedzenej právomoci, prihliadnúť na udalosti nasledujúce po rozhodnutí Komisie a predovšetkým na konanie uplatnené sankcionovanou stranou po rozhodnutí, ktorým bola uložená sankcia (rozsudok Súdneho dvora zo 6. marca 1974, *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents/Komisia*, 6/73 a 7/73, Zb. s. 223, a rozsudok Súdu prvého stupňa zo 14. júla 1995, *CB/Komisia*, T-275/94, Zb. s. II-2169, bod 64). Domnieva sa, že úkony, ktoré uskutočnil v nadväznosti na napadnuté rozhodnutie a ktoré vyústili do odvolania prvého zástupcu riaditeľa a demisie predstavenstva spoločnosti ako celku, odôvodňujú podstatnejšie zníženie uloženej pokuty. Zavedenie vnútorného programu zosúladenia s právom Spoločenstva bolo okrem iného považované za poľahčujúcu okolnosť (rozsudok Súdu prvého stupňa zo 14. júla 1994, *Parker Pen/Komisia*, T-77/92, Zb. s. II-549).
- 223 Žalobca sa domnieva, že opatrenia, ktoré prijal po vydaní napadnutého rozhodnutia, sú výnimočné. Demisia celého predstavenstva a odvolanie prvého zástupcu riaditeľa sú pre spoločnosť opatrenia extrémne a predstavujú účinný prostriedok pre odradenie ostatných podnikov dopúšťať sa porušovania pravidiel hospodárskej súťaže. Okrem iného zavedenie vnútorného programu zosúladenia s právom Spoločenstva jasne vyjadruje jeho vôľu vyhnúť sa budúcim porušeniam pravidiel Spoločenstva.
- 224 Komisia sa domnieva, že okolnosti uvedené žalobcom v ničom neodôvodňujú zníženie pokuty, ktorá mu bola udelená, a spomenutá judikatúra nie je v tomto prípade relevantná.

## — Posúdenie Súdom prvého stupňa

- 225 Na úvod je potrebné uviesť, že opatrenia prijaté podnikom po rozhodnutí, ktorého bol predmetom, nemôžu v žiadnom prípade ohroziť zákonnosť tohto rozhodnutia, pretože táto musí byť posúdená na základe skutkových a právnych okolností existujúcich v čase, kedy bol daný akt prijatý.
- 226 Návrh žalobcu môže byť preto preskúvaný iba v rámci neobmedzenej právomoci Súdu prvého stupňa v súlade s článkom 229 ES.
- 227 Treba najskôr skonštatovať, že dva rozsudky uvedené žalobcom nemôžu byť vykladané tak, že schvalujú zásadu, podľa ktorej pokuta udelená podniku môže byť znížená na základe konania uskutočneného po prijatí rozhodnutia, ktorým mu bola udelená pokuta. Na strane jednej v rozsudku *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents/Komisia*, už citovanom v bode 222 vyššie, Súdny dvor znížil výšku pokuty, vychádzajúc z omeškania Komisie v prijatí rozhodnutia z toho dôvodu, že ak by táto konala skôr, dĺžka trvania porušenia by bola kratšia a pokuta nižšia, a že negatívne účinky uvedeného konania boli obmedzené tým, že žalobca vykonal povinnosti uložené rozhodnutím. Na strane druhej, v rozsudku *CB/Komisia*, už citovanom v bode 222 vyššie, Súd prvého stupňa iba pripomenul už citovaný rozsudok *Istituto Chemioterapico Italiano a Commercial Solvents/Komisia*, ale neznižil výšku pokuty vzhľadom na konanie nasledujúce po rozhodnutí, a ani o to nebol požiadaný.
- 228 Uvedené nenasvedčuje, v rozpore s tvrdením žalobcu, že by z judikatúry vyplývalo, že pokuta môže byť znížená vzhľadom na konanie uskutočnené po vyhlásení



rozhodnutia ukladajúceho pokutu. Takéto zníženie, ak by bolo možné, by v každom prípade mohlo byť vykonané sudcom Spoločenstva iba s vysokou obozretnosťou a za veľmi osobitných okolností najmä preto, že takýto postup by mohol byť vnímaný ako nabádanie k páchaniu porušenia, špekulujúc o možnosti zníženia pokuty v dôsledku zmeny v konaní podniku následne po rozhodnutí.

- 229 Žiadna z okolností uvedených žalobcom v prejednávanej veci sa však nezdá byť spôsobilá odôvodniť zníženie pokuty.
- 230 Z uvedeného vyplýva, že tvrdenia žalobcu rozvinuté v rámci druhej časti tretieho žalobného dôvodu musia byť zamietnuté a následne musí byť zamietnutý tento žalobný dôvod v celom svojom rozsahu.

*O návrhu Komisie smerujúcom k zvýšeniu pokuty udelenej žalobcovi*

- 231 Komisia tvrdí, že žalobca v replike spochybňuje určité úvahy súvisiace s rozsahom a povahou porušenia, zatiaľ čo získal zníženie pokuty o 10 % za to, že nespochybňoval skutkové okolnosti uvedené v oznámení výhrad a domáha sa, aby Súd prvého stupňa sankcionoval toto protiprávne správanie zvýšením pokuty v rámci svojej neobmedzenej právomoci.
- 232 V tejto súvislosti treba predovšetkým pripomenúť, že bod E ods. 4 druhý pododsek oznámenia o spolupráci ustanovuje, že „[ak] podnik, ktorému bolo priznané zníženie

pokuty za nespochybňovanie skutkových okolností, tieto spochybňuje po prvýkrát v žalobe na zrušenie pred Súdom prvého stupňa, Komisia v zásade tento požiada o zvýšenie pokuty udelenej danému podniku“ [*neoficiálny preklad*]. Okrem iného, na základe článku 14 nariadenia, „[Súd prvého stupňa] má neobmedzenú právomoc podľa článku [229 ES] na preskúvanie rozhodnutí, ktorými Komisia uložila pokutu alebo periodickú sankciu, pričom [Súd prvého stupňa] môže takto uvalenú pokutu alebo periodickú sankciu zrušiť, znížiť alebo zvýšiť“. Vo svojom rozsudku Grafitové elektródy (body 417 a 418) Súd prvého stupňa takto prihliadol na okolnosť, že žalobca pred ním spochybnil určité skutkové okolnosti, ktoré pripustil počas správneho konania, a obmedzil rozsah zníženia, ktoré bolo žalobcovi priznané na základe spolupráce.

233 Je preto potrebné preskúmať či, ako tvrdí Komisia, okolnosti v prejednávanej veci odôvodňujú zrušenie 10 % zníženia priznaného žalobcovi v dôsledku spolupráce.

234 V tomto prípade treba zdôrazniť, že žalobca priamo v rámci žaloby nespochybňuje skutkové okolnosti, ktoré mu boli vytýkané v oznámení výhrad a na ktorých je založené zistenie porušenia článku 81 ES, keďže jeho závery nesmerujú k zrušeniu napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom určuje, že žalobca sa dopustil porušenia, ale výlučne k zníženiu pokuty, ktorá mu bola udelená.

235 Komisia však tvrdí, že žalobca spochybňuje určité úvahy súvisiace s rozsahom a povahou porušenia a domnieva sa, že žalobca sa takto dopúšťa protiprávneho správania, na základe ktorého by mala byť zvýšená udelená pokuta.

236 Je preto potrebné preskúmať, či, ako tvrdí Komisia, žalobca spochybňuje skutkové okolnosti, na ktorých Komisia založila svoje výhrady a ktoré žalobca uznal v rámci konania pred podaním žaloby.

237 Komisia v tejto súvislosti zdôrazňuje, že žalobca v replike tvrdí, že „dohoda uzavretá medzi stranami v prejednávanej veci bola len čiastočne zrealizovaná v tom zmysle, že mala dopad iba na tri linky osobitne označené Komisiou (to znamená Kodaň – Štokholm, Kodaň – Benátky a Billund – Frankfurt“; že „úmysel strán bol limitovanejší ako sa domnieva Komisia [v tom zmysle, že] sa týkal iba troch spojení“ a že „spojenie Kodaň – Oslo nikdy nebolo predmetom rozdelenia trhu“, zatiaľ čo „[napadnuté] rozhodnutie jasne uvádza v [odôvodneniach] č. 62 až č. 64 a v článku 1, že strany uzavreli celosvetovú dohodu o rozdelení trhu, ktorej cieľom bolo pokryť celú leteckú dopravu s priletmi a odletmi v Dánsku, a osobitne tiež obmedziť potenciálnu hospodársku súťaž medzi SAS a Maersk [Air]“.

238 V tejto súvislosti treba poznamenať, že pre posúdenie, či žalobca odvoláva priznanie, na základe ktorého mu bola znížená pokuta, treba porovnať tvrdenia uvádzané žalobcom pred Súdom prvého stupňa nie však v súvislosti s úvahami obsiahnutými v napadnutom rozhodnutí, ale v súvislosti s tým, čo uznal počas správneho konania.

239 Oznamenie výhrad uvádza, že strany dohody uzavreli dohody o rozdelení trhu na troch osobitných linkách a celosvetovú dohodu o rozdelení trhu. Okrem iného znenie bodu 74 oznámenia výhrad je takéto:

„Ak na uplatnenie článku 81 [ods.] 1 [ES] stačí jedna dohoda, ktorej cieľom je obmedziť hospodársku súťaž, treba skonštatovať že predmetné dohody majú za

následok citeľné obmedzenie tejto súťaže. Dopad na trh však nie je všade rovnaký. Na linkách Kodaň – Štokholm a Billund – Frankfurt, bola obmedzená skutočná hospodárska súťaž, zatiaľ čo na linke Kodaň – Benátky ide o hospodársku súťaž. Celosvetová dohoda tiež obmedzuje potenciálnu hospodársku súťaž medzi stranami“.

240 Je teda možné sa domnievať, že Komisia v oznámení výhrad určitým spôsobom došla k záveru, že nielenže bola celosvetová dohoda uzavretá, ale že tiež bola zrealizovaná a mala dopad na trh.

241 Tvrdenia uvedené žalobcom vo svojich vyjadreniach pred Súdom prvého stupňa by mohli byť určitým spôsobom vykladané tak, že nielenže spochybňujú účinky celosvetovej dohody, ale aj jej realizáciu, či dokonca uzatvorenie. Z odpovedí na písomné otázky Súdu prvého stupňa a z pojednávania však vyplýva, že žalobca potvrdil, že nespochybňuje uzatvorenie celosvetovej dohody o rozdelení trhu, ani úmysel strán ju zrealizovať, ale že jedine spochybňuje dopad celosvetovej dohody na trh. Je potrebné skonštatovať, že žalobca, ktorý uznal skutkové okolnosti a porušenia popísané v oznámení výhrad, už vo svojej odpovedi na predmetné oznámenie tvrdil, že porušenia nemali dopad na trh.

242 Z uvedeného vyplýva, že tvrdenia predstreté žalobcom v rámci tejto žaloby nie sú spôsobilé viesť k odvolaniu jeho priznania spôsobom, ktorý by odôvodňoval zrušenie 10 % zníženia pokuty, ktoré mu Komisia priznala.

243 Návrh Komisie v tejto súvislosti musí byť preto zamietnutý.

244 Zo všetkého, čo je uvedené vyššie, vyplýva, že dôvody a tvrdenia žalobcu smerujúce k získaniu zníženia pokuty, ktorá mu bola udelená, musia byť zamietnuté.

245 Za týchto okolností, so zreteľom na závažnosť a dĺžku porušení zistených v súlade s právom, na to, že strany si boli plne vedomé evidentne protisúťažného charakteru ich konania, a že s úmyslom, aby Komisia nepoznala skutočný rozsah ich dohôd, nezanechali žiadne písomné stopy, pričom jej oznámili iné aspekty svojej spolupráce, na veľkosť žalobcu a jeho postavenie na trhu, Súd prvého stupňa v rámci svojej neobmedzenej právomoci považuje výšku pokuty udelenú žalobcovi za primeranú.

246 Z uvedeného vyplýva, že žaloba musí byť zamietnutá.

## O trovách

247 Podľa článku 87 ods. 2 rokovacieho poriadku účastník konania, ktorý nemal vo veci úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté. Keďže žalobca nemal úspech vo všetkých svojich návrhoch, znáša svoje vlastné trovy konania a nahradí trovy konania vynaložené Komisiou.

Z týchto dôvodov

SÚD PRVÉHO STUPŇA (tretia komora)

rozhodol a vyhlásil:

1. **Žaloba sa zamieta.**
2. **Žalobca znáša svoje vlastné trovy konania, ako aj trovy konania vynaložené Komisiou.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 18. júla 2005.

Tajomník

Predseda komory

H. Jung

M. Jaeger

## Obsah

Právny rámec .....	II - 2927
Skutkový stav predchádzajúci sporu .....	II - 2928
Konanie a návrhy účastníkov konania .....	II - 2934
Právny stav .....	II - 2936
O prvom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení závažnosti porušenia	II - 2936
Tvrdenia účastníkov konania .....	II - 2936
— O prvej časti týkajúcej sa kvalifikácie porušení .....	II - 2937
— O druhej časti, týkajúcej sa skutočného dopadu porušení .....	II - 2939
— O tretej časti týkajúcej sa zemepisného rozsahu porušenia .....	II - 2941
— O štvrtej časti týkajúcej sa prospechu vyplývajúceho z porušenia .....	II - 2943
— O piatej časti týkajúcej sa dotknutých údajov o obrate .....	II - 2945
Posúdenie Súdom prvého stupňa .....	II - 2946
— Úvodné pripomienky .....	II - 2946
— O povahe porušenia .....	II - 2951
— O veľkosti relevantného geografického trhu .....	II - 2955
— O dopade na trh .....	II - 2959
— O porovnaní s vecou „Grécki dopravcovia“ .....	II - 2968
— Záver o kvalifikácii porušení .....	II - 2971
— O zohľadnení obratu .....	II - 2976

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM/KOMISIA

O druhom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení dĺžky trvania porušenia .....	II - 2981
Tvrdenia účastníkov konania .....	II - 2981
Posúdenie Súdom prvého stupňa .....	II - 2983
O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení poľahčujúcich okolností .....	II - 2988
O prvej časti, ktorá sa týka spolupráce SAS s Komisiou .....	II - 2988
— Tvrdenia účastníkov konania .....	II - 2988
— Posúdenie Súdom prvého stupňa .....	II - 2991
O druhej časti, ktorá sa týka opatrení SAS prijatých v nadväznosti na napadnuté rozhodnutie .....	II - 2996
— Tvrdenia účastníkov konania .....	II - 2996
— Posúdenie Súdom prvého stupňa .....	II - 2997
O návrhu Komisie smerujúcom k zvýšeniu pokuty udelenej žalobcovi .....	II - 2998
O trovách .....	II - 3002