

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN  
TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

18 päivänä heinäkuuta 2005 \*

Asiassa T-241/01,

**Scandinavian Airlines System AB**, kotipaikka Tukholma (Ruotsi), edustajanaan asianajaja M. Kofmann, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajana,

vastaan

**Euroopan yhteisöjen komissio**, asiamiehinään P. Oliver ja W. Wils, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastajana,

jossa kantaja vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta (Asia COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air ja asia COMP.D.2 37.386 — Sun-Air vastaan SAS ja Maersk Air) 18 päivänä heinäkuuta 2001 tehdyn komission

\* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

päätöksen 2001/716/EY (EYVL L 265, s. 15) 2 artiklan sikäli kuin siinä vahvistetaan kantajalle määrätyn sakon määräksi 39 375 000 euroa sekä toissijaisesti alentamaan kyseisen sakon määrää,

EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN  
OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. Azizi sekä tuomarit M. Jaeger ja F. Dehousse,

kirjaaja: hallintovirkamies D. Christensen,

ottaen huomioon kirjallisen käsittelyn ja 24.6.2004 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

**tuomion**

**Asiaa koskevat oikeussäännöt**

- 1 Menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14 päivänä joulukuuta 1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3975/87 (EYVL L 374, s. 1), sellaisena kuin se oli voimassa tosiseikkojen tapahtuma-aikana (jäljempänä asetus), 4 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos komissio toteaa, että

perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohtaa rikotaan, se voi päätöksellään määrätä asianosaiset yritykset lopettamaan todetun rikkomisen.

- 2 Asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa säädetään, että komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille tai yritysten yhteenliittymille 1 000 euron–1 miljoonan euron sakon, jota voidaan korottaa mutta joka saa olla enintään kymmenen prosenttia rikkomiseen osallisten yritysten edellisen tilikauden liikevaihdosta, jos ne tahallisesti tai tuottamuksellisesti rikkovat perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan määräyksiä. Sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomioon sekä rikkomisen vakavuus että sen kesto.
- 3 Komissio julkaisi *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* (EYVL 1998, C 9, s. 3) 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen [81] ja [82] artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus) (EYVL 1962, 13, s. 204) 15 artiklan 2 kohdan ja [HT]:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa sovellettavat suuntaviivat (jäljempänä suuntaviivat).
- 4 Komissio täsmensi sakkojen määräämättä jättämisestä tai lieventämisestä kartelleja koskevista asioista 18.7.1996 antamassaan tiedonannossa (EYVL C 207, s. 4; jäljempänä yhteistyötiedonanto) edellytykset, joiden täyttyessä sen kanssa tutkimuksen aikana yhteistyötä tekevät yritykset voidaan vapauttaa sakoista tai sakkoja voidaan alentaa.

## Tosiseikat

5 Scandinavian Airlines System AB (jäljempänä SAS tai kantaja), joka on Skandinavian suurin lentoyhtiö, on Scandinavian Airlines System Sverige AB:n, Scandinavian

Airlines System Danmark A/S:n ja Scandinavian Airlines System Norge ASA:n omistama yhteenliittymä. Näistä kustakin kolmesta yrityksestä 50 prosenttia on valtion ja 50 prosenttia yksityisen sektorin omistuksessa. SAS on Alliance Starin jäsen, ja se lentää säännöllisesti 105 kohteeseen (joista 40 sijaitsee Skandinaviassa, 56 muualla Euroopassa ja yhdeksän Euroopan ulkopuolella). SAS:n liikevaihto oli vuoden 2000 vuosikertomuksen mukaan 4 917 miljardia euroa.

- 6 Maersk Air A/S on muillakin aloilla, kuten laivanvarustus-, öljy- ja kaasualalla, toimivan A. P. Møller -konsernin omistama tanskalainen lentoyhtiö. A. P. Møller -konserni omistaa lisäksi englantilaisen yhtiön Maersk Air Ltd:n. Maersk Air A/S ja Maersk Air Ltd muodostavat yhdessä Maersk Air -konsernin, jonka liikevaihto oli 458,6 miljoonaa euroa vuonna 2000. Maersk Air A/S (jäljempänä Maersk Air) liikennöi säännöllisesti neljällä Tanskan sisäisellä reitillä ja 15 kansainvälisellä reitillä, joiden lähtö- ja saapumispaikkana ovat Kööpenhamina ja Billund.
- 7 SAS ja Maersk Air ilmoittivat komissiolle 8.3.1999 päivätyllä kirjeellä 8.10.1998 päivätyn yhteistyösopimuksen ja viisi täydentävää sopimusta saadakseen asetuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla puuttumattomuustodistuksen ja/tai 5 artiklan mukaisen poikkeuksen.
- 8 Kyseinen 28.3.1999 voimaan tullut yhteistyösopimus sisältää seuraavat kaksi pääjärjestelyä:
  - a) yhteistunnusten käytön (code share) erällä Maersk Airin reiteillä (neljällä kotimaisella ja yhdeksällä kansainvälisellä reitillä), jolloin SAS voi myydä paikkoja yhteistunnuslennoille ja

b) osallistumisen kanta-asiakasohjelmaan (frequent flyer programme), minkä johdosta Maersk Airin matkustajat voivat kerätä pisteitä SAS:n kanta-asiakasohjelmassa (EuroBonus-ohjelma) ja EuroBonus-jäsenet voivat puolestaan käyttää pisteitään Maersk Airin lennoilla. Kanta-asiakasyhteistyö kattaa kaikki Maersk Airin reitit.

9 Viidessä täydentävässä sopimuksessa vahvistetaan tarvittavat tekniset ja taloudelliset lisätiedot pääsopimuksen molempien järjestelyjen toteuttamiseksi.

10 Pieni tanskalainen lentoyhtiö Sun-Air of Scandinavia toimitti komissiolle SAS:n ja Maersk Airin yhteistyötä koskeneen 23.11.1998 päivätyin kantelun, joka kirjattiin vastaanotetuksi 7.1.1999.

11 Komissio totesi alustavassa tutkimuksessa, että ilmoitus kuvasi vain osittain kyseisten kahden yrityksen välillä tehtyjä sopimuksia. Sen mukaan samaan aikaan kun yhteistyösopimus tuli voimaan, Maersk Air vetäytyi Kööpenhamina–Tukholma-reitiltä, jolla se oli siihen asti kilpaillut SAS:n kanssa. Lisäksi ilmeni, että SAS oli samaan aikaan lopettanut lennot Kööpenhaminan ja Venetsian välisellä reitillä, ja Maersk Air oli puolestaan aloittanut liikennöinnin tällä reitillä. SAS oli myös vetäytynyt Billund–Frankfurt-reitiltä, jolloin Maersk Air jäi ainoana lentoyhtiönä liikennöimään tällä reitillä. Näitä reiteille siirtymisiä ja niiltä vetäytymisiä ei ollut ilmoitettu komissiolle.

12 Komissio teki 9.6.2000 päätöksen toteuttaa SAS:ää, Maersk Airia ja A. P. Møller-konsernia koskevia, asetuksen N:o 17 14 artiklan 3 kohdassa ja asetuksen N:o 3975/87 11 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja tarkastuksia.

- 13 Tarkastukset tehtiin 15. ja 16.6.2000, ja niiden yhteydessä löydetyt asiakirjat osoittivat, että SAS:n ja Maersk Airin sopimus oli soveltamisalaltaan laajempi kuin osapuolet olivat ilmoittaneet komissiolle. Asiakirjoista näet ilmeni, että komissiolle ilmoittamatta jätetyn sopimuksen nojalla SAS oli ensinnäkin sitoutunut vetäytymään reiteiltä, joita Maersk Air liikennöi Jyllannista, ja Maersk Air oli puolestaan sitoutunut olemaan liikennöimättä niitä Kööpenhaminasta lähteviä reittejä, joita SAS liikennöi tai halusi liikennöidä, ja toiseksi Maersk Air oli vetäytynyt Kööpenhamina–Tukholma-reitiltä, ja SAS oli menetellyt samoin reittien Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt osalta, joten molemmat yhtiöt olivat antaneet reitin yksinomaan toisen liikennöitäväksi.
- 14 Maersk Air toimitti 22.6.2000 komissiolle omasta aloitteestaan lisätietoja, joita oli siihen saakka säilytetty erään sen entisen työntekijän kotona.
- 15 SAS toimitti vastauksena 1.8.2000 päivätyyn komission tietojensaantipyyntöön sille 24.8.2000 päivätyllä kirjeellä asiakirja-aineiston, jonka otsikkona oli ”yksityisasiakirjoja”. SAS toimitti sille 13.9.2000 päivätyllä kirjeellä vielä kaksi muuta tiedostoa, jotka oli löydetty tiettyjen työntekijöiden palattua lomalta.
- 16 SAS ja Maersk Air toimittivat 12.10.2000 päivätyllä kirjeellä täydentävän ilmoituksen, jotta komissio voisi ottaa huomioon niiden yhteistoiminnassa tapahtuneet muutokset, jotka liittyivät muun muassa näiden kahden yhtiön liikennöinti-ohjelmiin.

- 17 Komissio aloitti 31.1.2001 EY 81 artiklan ja Euroopan talousalueesta (ETA) tehdyn sopimuksen 53 artiklan mukaisen menettelyn ja osoitti SAS:lle ja Maersk Airille väitetiedoksiannon asetuksen 3 artiklan 1 kohdan ja 16 artiklan 1 kohdan mukaisesti. Väitetiedoksianto koski yhteistyöhön liittyneitä ilmoittamattomia seikkoja, jotka komissio oli havainnut tarkastuksessaan, sekä niitä ilmoitettuja seikkoja, joita ei voitu tarkastella erillään ilmoittamattomista seikoista, kuten yhteistyö Billundin ja Frankfurtin sekä Kööpenhaminan ja Venetsian välisillä reiteillä. Väitetiedoksiannossa komissio katsoi alustavasti, että SAS ja Maersk Air olivat rikkoneet EY 81 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa ja että yhteisön lainsäädännön rikkominen voitaisiin katsoa erittäin vakavaksi. Komissio ilmoitti osapuolille myös aikeestaan määrätä niille sakkoja.
- 18 Osapuolet myönsivät väitetiedoksiantoon 4.4.2001 antamissaan erillisissä vastauksissa väitetiedoksiannossa mainittujen seikkojen ja kilpailusääntöjen rikkomisten todenperäisyyden ja täsmensivät, että ne eivät halunneet pyytää suullista kuulemistä.
- 19 SAS ja Maersk Air esittivät kuitenkin huomautuksia, jotka rajoittuivat seikkoihin, jotka voisivat vaikuttaa komission sakkolaskelmaan ja joita olivat muun muassa rikkomisten vakavuus ja kesto.
- 20 Menettelyn päätteeksi komissio teki 18.7.2001 päätöksen 2001/716/EY EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta (Asia COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air ja asia COMP.D.2 37.386 — Sun-Air vastaan SAS ja Maersk Air) (EYVL L 265, s. 15) (jäljempänä riidanalainen päätös).

21 Riidanalaisen päätöksen päätösosan sanamuoto on seuraava:

*"1 artikla*

— — SAS ja — — Maersk Air ovat rikkoneet [EY] 81 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa tekemällä seuraavat sopimukset:

- a) markkinoiden jakoa koskeva yleinen sopimus, jonka mukaan SAS ei liikennöi Jyllannista lähtevillä Maersk Airin reiteillä ja Maersk Air ei voi aloittaa Kööpenhaminasta lentoja reiteillä, joilla SAS liikennöi tai haluaa liikennöidä, sekä sopimus kotimaisten reittien jakamisesta;
  
- b) markkinoiden jakamista koskevat erityissopimukset yksittäisten ulkomaisten reittien osalta ja erityisesti
  - i) sopimus, jonka perusteella Maersk Air lopettaa Kööpenhaminan ja Tukholman väliset lennot 28 päivästä maaliskuuta 1999 ja saa korvauksen vetäytymisestään,
  
  - ii) korvauksena Maersk Airin vetäytymisestä Kööpenhaminan ja Tukholman väliseltä reitiltä tehty sopimus, jonka perusteella SAS lopettaa Kööpenhaminan ja Venetsian väliset lennot maaliskuun lopussa tai huhtikuun alussa vuonna 1999 ja Maersk Air aloittaa liikennöinnin reitillä samaan aikaan,



- iii) sopimus, jonka mukaan SAS lopettaa Billundin ja Frankfurtin väliset lennot tammikuussa 1999.

## *2 artikla*

Edellä 1 artikla[n a alakohda]ssa mainituista rikkomisista SAS:lle määrätään 39 375 000 euron sakko ja Maersk Airille määrätään 13 125 000 euron sakko.”

### **Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset**

- 22 Kantaja nosti nyt käsiteltävän kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa 2.10.2001.
- 23 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (kolmas jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn, ja se kehotti prosessinjohtotoimena asianosaisia vastaamaan kirjallisesti tiettyihin kysymyksiin ja toimittamaan tiettyjä asiakirjoja. Asianosaiset noudattivat näitä kehotuksia asetetussa määräajassa.
- 24 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 24.6.2004 pidetyssä istunnossa.

25 Kantaja vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

- kumoaa riidanalaisen päätöksen osittain eli siltä osin kuin sille kyseisen päätöksen 2 artiklassa määrätty sakko on liiallinen
  
- toissijaisesti alentaa sakkoa asianmukaisena pitämissään määrin ja
  
- velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

26 Komissio vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

- hylkää kanteen ja
  
- velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

27 Komissio korostaa vastauskirjelmässään, että kantaja kiistää kilpailusääntöjen rikkomisen laajuutta ja luonnetta koskevien tiettyjen näkemysten paikkansapitävyyden, vaikka se on kannekirjelmässään todennut, ettei se kiistä kilpailusääntöjen rikkomiseen liittyvien seikkojen oikeellisuutta, ja vaikka sen sakkoa on alennettu 10 prosenttia sillä perusteella, että se ei ole kiistänyt seikkojen paikkansapitävyyttä

sellaisina kuin ne ilmenevät väitetiedoksiannosta. Komissio arvioi, että kantaja on näin menetellessään toiminut virheellisesti, mistä syystä sille määrättyä sakkoa pitäisi korottaa, ja se muistuttaa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on toimivaltainen toteuttamaan tällaisen toimenpiteen täyden harkintavaltansa perusteella.

## Oikeudellinen arviointi

- 28 Kantaja korostaa aluksi, että se ei kiistä riidanalaisen päätöksen paikkansapitävyyttä siltä osin kuin siinä todetaan kantajan rikkoneen kilpailusääntöjä, vaan ainoastaan sellaisten tiettyjen seikkojen paikkansapitävyyden, jotka saattavat vaikuttaa sille määrättävän sakon laskemiseen.
- 29 Kantaja esittää kanteensa tueksi kolme kanneperustetta. Ensimmäinen perustuu asetuksen 12 artiklan 2 kohdan ja suuntaviivojen rikkomiseen ja koskee kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arvioimista. Toinen perustuu asetuksen 12 artiklan 2 kohdan rikkomiseen ja koskee kilpailusääntöjen rikkomisen keston määrittämistä. Kantaja väittää kolmannen kanneperusteen yhteydessä, että komissio on laiminlyönyt ottaa huomioon tai on ottanut virheellisellä tavalla huomioon lieventävät seikat, joiden perusteella sakon perusmäärää olisi pitänyt alentaa enemmän.

*Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta on arvioitu virheellisesti*

## Asianosaisten lausumat

- 30 Kantaja väittää komission rikkoneen asetuksen 12 artiklaa ja suuntaviivoja, kun se on pitänyt kilpailusääntöjen rikkomisia, joihin kantaja on syyllistynyt, ”erittäin

vakavina”, vaikka ne olivat sen mukaan ainoastaan ”vakavia”. Tämä peruste jakautuu viiteen osaan, jotka koskevat kilpailusääntöjen rikkomisten luonnehtimista, niiden todellisia vaikutuksia, niiden maantieteellistä ulottuvuutta, niistä saatua hyötyä ja huomioon otettuja liikevaihtoja.

— Ensimmäinen osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisten luonnehtimista

31 Kantaja väittää ensinnäkin, että kilpailusääntöjen rikkomiset, joihin se on osallistunut, eivät ole niin vakavia kuin rikkomiset, joita komissio tavanomaisesti pitää ”erittäin vakavina”. Komission päätöksissä ja erityisesti päätöksissä, joihin suuntaviivoissa viitataan, samoin kuin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ja yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä ”erittäin vakavina” pidetyt kilpailusääntöjen rikkomiset vaikuttavat kantajan mukaan aina koko yhteismarkkinoihin tai ainakin niiden hyvin merkittävään osaan ja edellyttävät sitä, että kilpailulle aiheutuu huomattavaa todellista vahinkoa näillä markkinoilla. Kantaja korostaa, että vaikka suuntaviivoissa tosiaankin todetaan, että tapauksia, joissa markkinat on jaettu, on pidettävä erittäin vakavina kilpailusääntöjen rikkomisina, sellaisina on pidetty ainoastaan laajamittaisia ja pitkäkestoisia yhteisjärjestelyjä. Tämä näkemys vastaa käytäntöä, joka ilmenee viimeaikaisista markkinoiden jakamista koskeneista tuomioista, kuten ”lysiini”-, ”saumattomat teräsputket”- ja ”kaukolämmitysputket”-tapauksissa annetuista tuomioista. Vaikka tässä tapauksessa tietyt lentoreitit, joihin kilpailusääntöjen rikkomiset vaikuttivat, ovat verrattain tärkeitä, ilmoittamatta jätetyillä yhteistyöhön liittyneillä seikoilla ei ole kantajan mukaan ollut näin laajoja tai vakavia vaikutuksia.

32 Kantaja muistuttaa yhteisöjen tuomioistuimen täsmentäneen, että kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arvioimiseksi on otettava huomioon suuri joukko sellaisia tekijöitä, joiden luonne vaihtelee kyseisen kilpailusääntöjen rikkomisen laadun ja siihen liittyvien erityisten olosuhteiden mukaan (yhdistetyt asiat 100/80–103/80, Musique Diffusion française ym. v. komissio, tuomio 7.6.1983, Kok. 1983, s. 1825, Kok. Ep. VII, s. 133, 120 ja 129 kohta). Vaikka se myöntää, että komissiolla on tiettyä harkintavaltaa kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta määritettäessä, tätä harkintavaltaa on sen mielestä rajoitettu huomattavasti suuntaviivojen antamisen myötä.

Vaikka menetelmässä, jota komissio käyttää suuntaviivojensa nojalla, otetaan huomioon muitakin seikkoja kuin kilpailusääntöjen rikkomisen luonne, kilpailusääntöjen vakavuuden arviointi ei siten voi perustua yksinomaan menettelytavan luonnehtimiseen ilman, että sen vaikutuksia otetaan huomioon. Kantaja katsoo päinvastoin, että se, että ”per se” tai ”ilmeinen” kilpailusääntöjen rikkominen kuuluu kiistatta EY 81 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, minkä se myöntää markkinoiden jakamisen osalta, ei mahdollista suoraan rikkomisen vakavuuden arvioimista silloin, kun kyseessä on sakon suuruuden määrittäminen.

33 Kantaja arvioi toiseksi, että nyt käsiteltävä asia on rinnastettava ”Kreikan lauttaliikenne” -tapaukseen, jossa komissio teki 9.12.1998 päätöksen 1999/271/EY EY [81] artiklan mukaisesta menettelystä (asia IV/34.466) (EYVL 1999, L 109, s. 24) ja joka koski Kreikan ja Italian välisen lauttaliikenteen hinnoista tehtyä sopimusta, sillä vaikka komissio katsoi, että tällainen sopimus merkitsee luonteeltaan erittäin vakavaa kilpailusääntöjen rikkomista, se päätteli kuitenkin, että kyseessä oli vain yhteisön kilpailusääntöjen ”vakava” rikkominen eikä ”erittäin vakava” rikkominen, koska kilpailusääntöjen rikkomisen todellinen vaikutus markkinoihin oli vähäinen, osapuolet eivät olleet soveltaneet kaikkia sopimuksia kaikilta osin ja kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutukset rajoittuivat vain pieneen osaan yhteismarkkinoita.

34 Kantaja väittää, että komissio ei ole tässä tapauksessa esittänyt näyttöä järjestelyn väitetyistä vaikutuksista ja niiden seurauksista, kun se väittää, että näiden kahden yhtiön välinen markkinoiden jakamista koskeva sopimus on vaikuttanut moniin muihinkin reitteihin. Kantaja arvostelee komissiota muun muassa siitä, että se ei ole tässä tapauksessa määritellyt asianmukaisesti enempää kuin kolmet markkinat (eli reitit Kööpenhamina–Tukholma, Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt).

35 Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus riippuu kantajan mukaan sekä sen maantieteellisistä vaikutuksista että niiden henkilöiden määrästä, joihin se vaikuttaa, ja mikäli tyydyttäisiin ensin mainittuun perusteeseen, lentoalaa käsiteltäisiin yleisellä tasolla ankarammin kuin esimerkiksi meriliikenteen alaa. Kantaja korostaa, että komission yksilöimien kolmen reitin matkustajamäärä eli 1 082 miljoonaa

matkustajaa osoittaa sen, että nyt käsiteltävä asia on verrattavissa ”Kreikan lauttaliikenne” -tapaukseen, jossa matkustajamäärä oli 1 258 miljoonaa. Molemissa tapauksissa matkustajien määrä on verrattain vähäinen, kun sitä verrataan ETA:n sisäisten reittien ja ETA:n ja muun maailman välisten reittien matkustajien kokonaismäärään. Tässä tapauksessa tehty sopimus on lisäksi kantajan mukaan pantu ainoastaan osittain täytäntöön, koska se on vaikuttanut ainoastaan kolmeen komission nimenomaisesti yksilöimään reittiin, minkä osoittaa muun muassa se, että osapuolet eivät ole onnistuneet tekemään yhteistyösopimusta reitin Kööpenhamina–Birmingham osalta.

- 36 Komission suorittamalla nyt käsiteltävän asian kohteena olevien kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellisten vaikutusten vertailemisella asian Volkswagen (EY:n perustamissopimuksen [81] artiklan mukaisesta menettelystä (Asia IV/35.733 – VW) 28 päivänä tammikuuta 1998 tehty komission päätös 98/273/EY) (EYVL L 124, s. 60) kohteena olleen kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutusten kanssa ei sen sijaan ole kantajan mukaan merkitystä, koska merkityksellisten markkinoiden määrittelyminen kummankin alan osalta eli ensin mainitussa tapauksessa lentoliikenteen osalta ja jälkimmäisessä autojen vähittäiskaupan osalta edellyttää hyvin erilaisia menetelmiä. Lisäksi sillä, että komissio piti asiassa Volkswagen kilpailusääntöjen rikkomista erittäin vakavana, vaikka se koski ainoastaan Italiaa, Saksaa ja Itävaltaa, ei ole merkitystä, koska nämä kolme maata ja Tanska ovat hyvin erikokoisia.
- 37 Kantaja korostaa kolmanneksi vielä, että komissio on pitäessään kilpailusääntöjen rikkomisia, joihin SAS ja Maersk Air ovat syyllistyneet, ”erittäin vakavina” vahvistanut Maersk Airin osalta sakkolaskelman lähtökohdaksi 14 miljoonaa euroa. Koska suuntaviivoissa on vahvistettu erittäin vakavina pidettävien kilpailusääntöjen rikkomisten osalta sakon vähimmäismääräksi 20 miljoonaa euroa, kantaja päättelee tämän perusteella, että komission näkemys on epä johdonmukainen ja että sopimuksen molempien osapuolten rikkomisia olisi pitänyt pitää vakavina.

— Toinen osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisten todellisia vaikutuksia

- 38 Kantaja väittää, että niiden kilpailusääntöjen rikkomisten kielteiset vaikutukset, joista se on jaetussa vastuussa, ovat olleet merkityksellisillä markkinoilla varsin

vähäisiä, mikäli niitä on ollut lainkaan. Kantaja väittää tässä yhteydessä, että kaikki muutokset, joita molemmat osapuolet tekivät liikennöintiohjelmaansa, perustuivat niin tärkeisiin taloudellisiin ja kaupallisiin syihin, että yksipuoliset päätökset olisivat johtaneet samoihin muutoksiin. Se muistuttaa, että SAS:lle aiheutui huomattavia tappioita reiteiltä Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt, kun Maersk Air puolestaan teki tappiota reitillä Tukholma–Kööpenhamina.

- 39 Kantaja myöntää, että reittiä Kööpenhamina–Tukholma käytettiin ”neuvotteluvaltina” neuvottelujen yhteydessä, mutta korostaa, että sillä oli täysi syy haluta, että Maersk Air jatkaisi tämän reitin liikennöimistä lähes neljällä päivittäisellä lennolla, koska se ei kyennyt liikennöimään yksin kannattavasti kaikkea matkustajapotentiaalia Tukholman ja keskusasemansa Kööpenhaminan välillä.
- 40 Kantaja vetoaa siihen, että ei ole myöskään mitään perustetta päätellä, että lentohinnat olisivat nousseet suhteettomasti yhteistyön kohteena olleilla reiteillä. On otettava huomioon hintavaikutukset, jotta kyettäisiin arvioimaan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta oikein, tai ainakin osoitettava vaikutukset liikenteen määrään. Kantaja vetoaa tässä yhteydessä siihen, että tutkimus, jonka se tilasi Lexecon-yhtiöltä, jotta tämä olisi tutkinut sopimuksen todelliset vaikutukset sellaisiin muihin kuin komission mainitsemiin kolmeen reittiin, joiden lähtöpaikka oli Tanskassa, osoittaa, että sopimus oli heikentänyt SAS:ään kohdistuvaa potentiaalisen kilpailun painetta vain hieman ja että sen todelliset vaikutukset lentohintoihin olivat hyvin vähäiset. Yhtäältä reitillä Kööpenhamina–Tukholma ja toisaalta reiteillä Kööpenhamina–Oslo ja Tukholma–Oslo tammikuun 1998 ja maaliskuun 2000 välillä sovellettujen lentohintojen vertailu osoittaa, että lentohinnat ovat kehittyneet samankaltaisesti näillä kolmella reitillä, joista kahdella Maersk Air ei liikennöi.
- 41 Kantaja väittää, että sen yhteistyö Maersk Airin kanssa on monella tavoin hyödyttänyt matkustajia. Tarkastuksesta lähtien SAS ja Maersk Air ovat rajoittaneet yhteistyönsä ”sallittuihin” osatekijöihin, joita ovat yhteistunnusten käyttö, kanta-

asiakasohjelma, jatkolentopalvelut ja majoituspalvelut. Kantajan mielestä yhteistyöstä koituu matkustajille merkittävää etua, joka ilmenee esimerkiksi uusien reittien aloittamisena tai uudelleenaloittamisena esimerkiksi Kööpenhaminan ja Ateenan, Venetsian, Istanbulin tai Kairon välillä sekä Billundin ja Dublinin välillä ja lentomäärien lisääntymisenä sekä olemassa olevien reittiyhteyksien parantumisena.

42 Kantaja korostaa, että kumpikaan osapuolista ei ole pannut täytäntöön mitään sellaista päätöstä, joka ei olisi ollut sen oman edun mukainen. Esimerkiksi keväällä 2000 sopimuspuolet eivät päässeet sopimukseen reitistä Kööpenhamina–Birmingham, joten ne päättivät kilpailla suoraan keskenään tällä reitillä, jota Maersk Air liikennöi British Airwaysin kanssa.

43 Kantaja korostaa lopuksi, että kilpailusääntöjen rikkominen on vaikuttanut ainoastaan yhteismarkkinoiden vähäiseen osaan, vaikka osapuolet ovat muotoilleet markkinoiden jakamista koskevan sopimuksensa yleisin termein. Yhtäältä mikään ei kantajan mukaan viittaa siihen, että osapuolet olisivat sopimuksen puuttuessa toimineet toisin jollain muulla reitillä kuin mainituilla kolmella reitillä. Toisaalta komission yksilöimillä kolmella linjallakin liikennöintiohjelmaan tehdyt muutokset olisivat kantajan mielestä olleet väistämättömiä.

— Kolmas osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellistä ulottuvuutta

44 Kantaja arvioi, että riidanalaisen päätöksen 91 perustelukappaleeseen sisältyvä toteamus, jonka mukaan ”sopimuksen vaikutusalaan kuuluvat maantieteelliset markkinat kattavat — — ETA:n ja sitä laajemman alueen”, on epäselvä ja epä johdonmukainen. Tällainen toteamus merkitsee näet sitä, että markkinat, joihin



kilpailusääntöjen rikkomiset ovat maantieteellisesti vaikuttaneet, määritellään maantieteelliseksi alueeksi, jolla kilpailusääntöjen rikkomisilla on ollut tietty vaikutus. Kantaja muistuttaa, että komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 28 perustelukappaleessa, että kukin lähtöpaikan ja saapumispaikan yhdistelmä olisi katsottava erillisiksi markkinoiksi asiakkaan näkökulmasta. Komission lentoliikennettä koskeissa asioissa markkinoita määritellessään käyttämä tavanomainen menetelmä ei myöskään kantajan mukaan johda siihen, että yksilöidään tietty maantieteellinen alue, vaan pikemminkin yksilöidään lineaarinen reitti paikkakunnalta toiselle. Kantaja vetoaa siihen, että kolmien merkityksellisten markkinoiden (Kööpenhamina–Tukholma, Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt) lisäksi komissio ei ole määritellyt mitään muita markkinoita vaan on tyytynyt viittaamaan yleisiin ryhmiin mainitessaan useita tärkeitä joskin määrittelemättömiä reittejä, joissa saapumis- ja lähtöpaikkana ovat olleet Kööpenhamina ja Billund. Komissio ei siten ole kyennyt määrittelemään ja rajaamaan enempää kuin kolmet markkinat.

- 45 Komissio ei kantajan mukaan ainakaan ole osoittanut, että olisi olemassa koko ETA:n laajuiset markkinat, eikä perustellut väitettään, jonka mukaan sopimus olisi voinut vaikuttaa kaikkiin reitteihin, joiden lähtö- ja saapumispaikka on Tanskassa.
- 46 Lisäksi komission yksilöimä merkityksellinen alue sisältää useita lentoreittejä, joita ei liikennöi SAS eikä Maersk Air ja joiden lähtö- sen enempää kuin saapumispaikkaan ei ole Tanskassa. Komissio ei ole tältäkkään osin näyttänyt, millä tavoin sopimus olisi vaikuttanut tai voinut vaikuttaa näihin reitteihin.
- 47 Kantaja väittää, että komissio ei ole osoittanut, että riidanalainen sopimus olisi todellisuudessa vaikuttanut kyseisten reittien määrään, ja se mainitsee vaikutukset ainoastaan ryhmittäin ja epämääräisesti. Kantaja vetoaa siihen, että Lexeconin tutkimuksessa on päätelty, että sopimuksen vaikutukset ovat olleet hyvin vähäiset niillä reiteillä, joilla toiminnot eivät ole päällekkäisiä ja joilla SAS joutuu kohtaamaan potentiaalista kilpailua Maersk Airin taholta.

- 48 Kantaja huomauttaa, että komissio totesi ”Kreikan lauttaliikenne” -tapauksessa, että liikenteen alalla kilpailusääntöjen rikkomiset ulottuvat maantieteellisesti ainoastaan yhteyksiin, joihin kilpailunvastainen menettelytapa todellisuudessa vaikuttaa. Tässä tapauksessa sopimuksen maantieteellisen laajuuden virheellinen arviointi on johtanut siihen, että komissio on arvioinut kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuuden väärin.
- 49 Vaikka oletettaisiin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen katsovan, että käsite ”sopimuksen vaikutusalaan kuuluvat maantieteelliset markkinat” merkitsee maantieteellistä aluetta, johon kilpailusääntöjen rikkomiset ovat vaikuttaneet, perustelut ovat kantajan mukaan riittämättömät siltä osin kuin riidanalaisessa päätöksessä ei ilmoiteta, millaisia vaikutuksia voi aiheutua ”ETA:ssa ja sitä laajemmalla alueella”.
- 50 Kantaja väittää komission tehneen lisäksi virheen arvioidessaan kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellisiä vaikutuksia.
- 51 Kantaja arvioi, että kilpailusääntöjen rikkomisella ei ole ollut niin laajoja vaikutuksia kuin komissio väittää. Komission olisi pitänyt esimerkiksi ottaa huomioon, että SAS ja Maersk Air olivat epäonnistuneet pyrkimyksessään yhteensovittaa aikataulujaan reitillä Kööpenhamina–Birmingham. Tämä esimerkki osoittaa, että huolimatta markkinoiden jakamisesta tehdyn sopimuksen yleisluonteisesta sanamuodosta sen vaikutukset ovat tuntuneet ainoastaan reiteillä, joilla osapuolet todellisuudessa kilpailivat keskenään.

— Neljäs osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisesta saatua hyötyä

- 52 Kantaja muistuttaa, että suuntaviivojen mukaan sakon perusmäärää voidaan korottaa, jotta ylitettäisiin kilpailusääntöjen rikkomisesta saadut lainvastaiset voitot. Tässä tapauksessa komissio on soveltanut näitä määräyksiä ja laskenut kantajalle

määrätyn sakon suuruuden siten, että se on ottanut yhteisjärjestelyn osapuolten neuvottelujensa aikana tekemän arvion perusteella huomioon sen, että Maersk Airin vetäytymisestä reitiltä Kööpenhamina–Tukholma olisi koitunut SAS:lle vuosittain — —<sup>1</sup> Tanskan kruunun (DKK) suuruiset lisätulot. Toisin kuin komissio väittää vastinekirjelmässään, riidanalaisesta päätöksestä ilmenee selvästi, että komissio on todellakin arvioinut SAS:n kilpailusääntöjen rikkomisesta saaman hyödyn — — DKK:n perusteella.

53 Kantaja kiistää, että sille olisi koitunut kilpailusääntöjen rikkomisesta — — DKK:n suuruiset lisätulot.

54 Kantaja vetoaa tältä osin ensinnäkin siihen, että luku — — DKK perustuu huomautukseen, jonka Maersk Airin edustaja oli umpimähkään esittänyt neuvotte-  
luissa ja jota SAS ei ollut missään vaiheessa hyväksynyt.

55 Tämän tiedon osoittaa kantajan mukaan virheelliseksi myös se, että reitillä Kööpenhamina–Tukholma sovelletut lentohinnat eivät ole kehittyneet eri tavoin kuin lentohinnat vastaavilla reiteillä.

56 Kantaja huomauttaa tämän jälkeen, että koska komissio on ottanut huomioon ainoastaan reitin Kööpenhamina–Tukholma, sen tekemästä arvioinnista ei ilmene lentoliikenteen alan erityinen luonne eli se, että se toimii reittiverkkona. Koko reittiverkon huomioon ottaminen on erityisen välttämätöntä Kööpenhaminan ja Tukholman välisen reitin osalta, koska sillä 60 prosenttia liikenteestä on jatko-  
teyksiä.

1 — Luottamukselliset tiedot on poistettu.

- 57 Kantaja väittää vielä, että olisi ollut sen edun mukaista, että Maersk Air olisi jatkanut toimintaansa reitillä Kööpenhamina–Tukholma, koska kantajalla oli tällä reitillä täysi käyttöaste, kuten se oli todennut Maersk Airin kanssa vuonna 1998 käymissään neuvotteluissa. Se lisää, että SAS ei ollut kyennyt Maersk Airin vetäytymistä seuranneena verrattain lyhyenä ajanjaksona täysin mukauttamaan reittiverkkoaan uuteen tilanteeseen ja että SAS on täyden käyttöasteen vuoksi menettämässä asiakkaita kilpaileville reittiverkoille.
- 58 Lopuksi kantaja väittää, että luku — — DKK perustuu asiakirjaan, josta SAS:llä ei ole ollut tilaisuutta esittää huomautuksia lausumissaan, ja että se, että Maersk Airin edustajan lausumien oikeellisuutta ei ole kiistetty, ei merkitse sitä, että SAS olisi ne hyväksynyt. SAS:n näistä neuvotteluista laatimissa asiakirjoissa ei myöskään mainita yhteistyösopimuksen ansiosta saatavia lisätuloja vaan päinvastoin esitetään, että olisi kannattavaa, että Maersk Air pysyisi Kööpenhaminan ja Tukholman välisellä reitillä, jotta ruuhka-aikojen pullonkaulat kyettäisiin hoitamaan.
- 59 Lisäksi kantaja korostaa, että riidanalaisessa päätöksessä annetaan ymmärtää, että luku — — DKK perustuu siihen olettamukseen, että matkustajakohtaiset lentohinnat ovat nousseet reiteillä Kööpenhamina–Tukholma ja Kööpenhamina–Oslo, vaikka viimeksi mainittu reitti ei kuulunut markkinoiden jakamista koskeneen sopimuksen soveltamisalaan. Jos komission päätelmää sovelletaan yksinomaan reittiin Kööpenhamina–Tukholma, jolla kulkee noin 1 miljoona matkustajaa, oikea luku olisi siis — — DKK.

— Viides osa, joka koskee asianomaista liikevaihtoa

- 60 Kantaja katsoo, että mikäli ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien hyväksyy komission päätöksen asianomaiseen liikevaihtoon perustuvan laskentatavan käyttämisestä, vaikka suuntaviivoissa ei viitata siihen millään tavoin sakkojen laskemiseksi, komission pitää ainakin verrata vertailukelpoisia lukuja.

- 61 Kantaja väittää tässä yhteydessä komission menetelleen virheellisesti verratessaan SAS-konsernin konsolidoitua liikevaihtoa, joka on 4 917 miljardia euroa, Maersk Airin liikevaihtoon, joka on 10,7 kertaa pienempi, ottamatta huomioon sitä, että Maersk Air kuuluu A. P. Møller -konserniin, jonka liikevaihto on suunnilleen kaksinkertainen SAS-konsernin liikevaihtoon verrattuna.
- 62 Komissio kiistää kantajan perustelujen oikeellisuuden ja vaatii kanneperusteen hylkäämistä.

#### Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 63 Kantaja esittää ensimmäisessä kanneperusteessaan, jonka mukaan komissio on menetellyt virheellisesti luonnehtiessaan kilpailusääntöjen rikkomisia ”erittäin vakaviksi” vaikka ne olivat vain ”vakavia”, useita väitteitä ja perusteluja, jotka voidaan jakaa viiteen erilliseen mutta osittain päällekkäiseen osaan, joilla pyritään lähinnä kiistämään komission kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuudesta tekemän arvioinnin paikkansapitävyys siltä osin kuin se on nojautunut liiallisesti kilpailusääntöjen rikkomisten luonteeseen ja jättänyt huomiotta merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokoon liittyvät seikat ja kilpailusääntöjen rikkomisten todelliset vaikutukset markkinoihin tai arvioinut niitä virheellisesti. Se katsoo, että nyt käsiteltävään asiaan liittyvät tosiseikat vastaavat tosiseikkoja, jotka olivat ”Kreikan lauttaliikenne” -tapauksen taustalla, ja että komissio on menetellyt virheellisesti ottaessaan huomioon kilpailusääntöjen rikkomisesta saadun hyödyn sekä kokonaisliikevaihdon sakkoa laskiessaan.

#### — Alustavia huomautuksia

- 64 Aluksi on huomautettava, että asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa samoin kuin asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdassa säädetään ainoastaan, että sakon suuruutta

määrättäessä on otettava huomioon sekä rikkomisen vakavuus että sen kesto. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tässä säännöksessä annetaan komissiolle laaja harkintavalta sakkojen vahvistamisessa (asia T-229/94, Deutsche Bahn v. komissio, tuomio 21.10.1997, Kok. 1997, s. II-1689, 127 kohta), ja tämä riippuu muun muassa sen yleisestä kilpailupolitiikasta (edellä 32 kohdassa mainitussa asiassa Musique Diffusion française ym. v. komissio annetun tuomion 105 ja 109 kohta). Komissio on juuri tätä taustaa vasten antanut vuonna 1998 suuntaviivansa sakkoja koskevien päätöstensä avoimuuden ja objektiivisuuden varmistamiseksi, ja niillä se pyrkii täsmentämään ylempintasoisia oikeussääntöjä noudattaen ne perusteet, joita se aikoo soveltaa harkintavaltaansa käyttäessään. Tästä seuraa, että se rajoittaa itse kyseistä harkintavaltaansa (ks. vastaavasti asia T-214/95, Vlaams Gewest v. komissio, tuomio 30.4.1998, Kok. 1998, s. II-717, 89 kohta), koska sen on toimittava niiden viitteellisten sääntöjen mukaan, jotka se on itselleen asettanut (asia T-380/94, AIUFFASS ja AKT v. komissio, tuomio 12.12.1996, Kok. 1996, s. II-2169, 57 kohta).

65 Tässä tapauksessa komissio on riidanalaisen päätöksen 78–125 perustelukappaleen mukaisesti määrännyt sakkoja molemmille yrityksille EY 81 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisesta. Riidanalaisen päätöksen näistä perustelukappaleista ja asiakirja-aineistosta ilmenee, että sakot määrättiin asetuksen 12 artiklan 2 kohdan nojalla ja että vaikka riidanalaisessa päätöksessä ei viitata nimenomaisesti suuntaviivoihin ja vaikka ne koskevat nimenomaisesti vain asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan nojalla määrättyjä sakkoja, komissio on vahvistanut sakkojen määrän soveltamalla suuntaviivoissa määritelyä menetelmää.

66 Aluksi on tutkittava, onko suuntaviivoilla vähennetty liikaa komissiolla sakkojen vahvistamisen yhteydessä olevaa harkintavaltaa, kuten kantaja esittää.

67 Suuntaviivoissa määritellyn menetelmän mukaan sakkoja laskettaessa noudatetaan kaavaa, joka pohjautuu perusmäärään, jota korotetaan raskauttavien seikkojen

perusteella ja alennetaan lieventävien seikkojen perusteella. Perusmäärä määritetään kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden perusteella, ja sitä mahdollisesti korotetaan vielä sen keston perusteella.

- 68 Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden osalta suuntaviivoissa täsmennetään, että sen arvioinnissa on otettava huomioon rikkomisen laatu, sen todellinen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa, ja laajuus asian kannalta merkityksellisillä maantieteellisillä markkinoilla (1 kohdan A alakohdan ensimmäinen alakohta). Tässä yhteydessä kilpailusääntöjen rikkomiset jaetaan kolmeen luokkaan, nimittäin "vakavaa vähäisempiin", joista määrättävä sakko voi olla 1 000 eurosta 1 miljoonaan euroon, "vakaviin", joista määrättävä sakko voi olla 1 miljoonasta 20 miljoonaan euroon, ja "erittäin vakaviin", joista määrättävä sakko voi olla yli 20 miljoonaa euroa (1 kohdan A alakohdan toisen alakohdan ensimmäinen, toinen ja kolmas luetelmakohta). Kussakin luokassa määrättävien seuraamusten asteikko antaa mahdollisuuden vaihdella yritykseen sovellettavaa seuraamusta rikkomisen laadun mukaan (1 kohdan A alakohdan kolmas alakohta). Lisäksi on tarpeen ottaa huomioon rikkomisiin syyllistyneiden todellinen taloudellinen kapasiteetti aiheuttaa vahinkoa muille talouden toimijoille ja erityisesti kuluttajille ja määrittää sakon määrä tasolle, joka on riittävän varoittava (1 kohdan A alakohdan neljäs alakohta).

- 69 Tietyissä tapauksissa voi komission mukaan olla tarpeen vaihdella kussakin edellä mainitussa kolmessa luokassa määritettyjä määriä, jotta voitaisiin ottaa huomioon rikkomisten tapauskohtainen painoarvo ja siten kunkin yrityksen suorittaman rikkomisen todellinen vaikutus kilpailuun erityisesti silloin, kun samanlaisiin rikkomisiin syyllistyneet yritykset ovat huomattavan erikokoisia, ja näin siis mukauttaa perusmäärän lähtökohtaa kunkin yrityksen erityispiirteiden mukaan (1 kohdan A alakohdan kuudes alakohta).

- 70 Tästä seuraa, että koska suuntaviivojen mukaan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon sen laatu, sen todellinen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa, ja asian kannalta merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden laajuus, ne kuuluvat sekä asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukaiseen sääntelyyn että sen harkintavallan piiriin, joka komissiolle on oikeuskäytännössä annettu sakkojen vahvistamista varten.
- 71 Tämän jälkeen on todettava, että toisin kuin kantaja näyttää väittävän, suuntaviivoissa ei määrätä siitä, että kaikkia markkinoiden jakamista koskevia sopimuksia pitäisi ilman muuta pitää "erittäin vakavina" kilpailusääntöjen rikkomisina.
- 72 Suuntaviivojen 1 kohdan A alakohdan ensimmäisessä alakohdassa määrätään näet nimenomaisesti, että rikkomisen vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon paitsi itse rikkomisen laatu, myös sen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa, ja laajuus asian kannalta merkityksellisillä maantieteellisillä markkinoilla.
- 73 Toiseksi 1 kohdan A alakohdan toisen alakohdan kolmas luetelmakohta, jossa täsmennetään "erittäin vakavien rikkomisten" käsitettä, ei merkitse jäykkää ja ennalta määrättyä luonnehdintaa, vaan siinä todetaan ainoastaan, että "kyseessä ovat pääasiassa hintakartellit tai markkinoiden jakaminen horisontaalisin rajoituksin tai muut menettelyt, jotka vaikuttavat sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan, kuten muiden sulkeminen pois kansallisilta markkinoilta tai monopolia vastaavassa asemassa toimivien yritysten määrävän aseman väärinkäyttö".
- 74 Kolmanneksi 1 kohdan A alakohdan neljännessä, viidennessä ja kuudennessa alakohdassa määrätään vielä useiden muiden seikkojen huomioon ottamisesta (rikkomisiin syyllystyneiden todellinen taloudellinen kapasiteetti aiheuttaa huomattavaa vahinkoa, sakon määrän määrittäminen tasolle, joka on riittävän varoittava, rikkomisten tapauskohtainen painoarvo ja siten kunkin yrityksen suorittaman rikkomisen todellinen vaikutus) sakon määrää vahvistettaessa.



- 75 Tästä seuraa, että suuntaviivoilla ei voida katsoa vähennetyn liikaa ja lainvastaisesti komissiolla sakkojen vahvistamisen yhteydessä olevaa harkintavaltaa, vaan niitä on pikemminkin pidettävä välineenä, jonka ansiosta yritykset kykenevät saamaan tarkemman käsityksen kilpailupolitiikasta, jota komissio aikoo noudattaa, jotta varmistettaisiin sen sakkojen osalta tekemien päätösten avoimuus ja objektiivisuus (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat T-236/01, T-239/01, T-244/01–T-246/01, T-251/01 ja T-252/01, Tokai Carbon ym. v. komissio, tuomio 29.4.2004, Kok. 2004, s. II-1181, jäljempänä ns. grafiittielektrodi-tapaus, 157 kohta). Lisäksi on muistettava, että yhteisöjen tuomioistuimet ovat jo useaan otteeseen vahvistaneet sen, että suuntaviivoissa sakkojen laskemisen osalta määrätty menetelmä on lainmukainen (ks. erityisesti asia T-23/99, LR AF 1998 v. komissio, tuomio 20.3.2002, Kok. 2002, s. II-1705; asia T-213/00, CMA CGM ym. v. komissio, tuomio 19.3.2003, Kok. 2003, s. II-913; ns. grafiittielektrodi-tapaus ja asia T-224/00, Archer Daniels Midland ja Archer Daniels Midland Ingredients v. komissio, tuomio 9.7.2003, Kok. 2003, s. II-2597, jäljempänä ns. lysiiinitapaus).
- 76 On joka tapauksessa todettava, että kantajan väite, jonka mukaan komissio olisi tyytynyt täysin formalistiseen lähestymistapaan, kun se on ottanut ainoana perusteena huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen, perustuu riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan.
- 77 Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden tutkiminen alkaa näet riidanalaisen päätöksen 87 perustelukappaleessa, jonka mukaan ”arvioidessaan rikkomisen vakavuutta komissio ottaa huomioon sen luonteen, merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden koon ja rikkomisen varsinaisen vaikutuksen markkinoihin”. Tämän jälkeen seuraa kolme riidanalaisen päätöksen ”jaksoa”, joissa tutkitaan ”rikkomisen luonnetta” (88 ja 89 perustelukappale), ”merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokoa” (90 ja 91 perustelukappale) ja ”rikkomisen varsinaista vaikutusta” (92–95 perustelukappale). Lopuksi komissio tarkastelee neljännessä jaksossa vielä yhteisjärjestelyn osapuolten väitteitä rikkomisen vakavuudesta (96–101 perustelukappale).

- 78 Tästä seuraa, että kantajan väite, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomiset olisi tutkittu vain muodollisesti ja yksinomaan niiden luonteen osalta, on hylättävä.
- 79 Tämän jälkeen on tutkittava, liittyykö arviointiin, jonka komissio on tehnyt kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuudesta ja joka perustuu kolmeen tekijään eli kilpailusääntöjen rikkomisten luonteeseen ja laajuuteen sekä niiden todelliseen vaikutukseen markkinoilla, ilmeinen virhe.

— Kilpailusääntöjen rikkomisen luonne

- 80 Kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen osalta on muistettava, että riidanalaisen päätöksen 1 artiklan mukaan osapuolet ovat rikkoneet EY 81 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa tekemällä ensinnäkin markkinoiden jakoa koskeneen yleisen sopimuksen, jonka mukaan SAS ei liikennöi Jyllannista lähtevillä Maersk Airin reiteillä ja Maersk Air ei voi aloittaa Kööpenhaminasta lentoja reiteillä, joilla SAS liikennöi tai haluaa liikennöidä, sekä sopimuksen kotimaisten reittien jakamisesta, ja toiseksi markkinoiden jakamista koskevia erityissopimuksia yksittäisten ulkomaisten reittien osalta ja muun muassa sopimuksen, jonka perusteella Maersk Air lopettaa Kööpenhaminan ja Tukholman väliset lennot ja saa korvauksen vetäytymisestään, ja korvauksena edellä mainitusta sopimuksesta sopimuksen, jonka perusteella SAS lopettaa Kööpenhaminan ja Venetsian väliset lennot ja Maersk Air aloittaa liikennöinnin reitillä samaan aikaan, sekä sopimuksen, jonka mukaan SAS lopettaa Billundin ja Frankfurtin väliset lennot.
- 81 Nämä seikat ovat kiistattomia, koska osapuolet ovat ne myöntäneet hallinnollisen menettelyn aikana ja kantaja on kannekirjelmässään nimenomaisesti korostanut, että se ei kiistä riidanalaisessa päätöksessä todettuja kilpailusääntöjen rikkomisia.

82 Kantaja arvostelee tämän kanneperusteen ensimmäisessä osassa, jolla se pyrkii osoittamaan, että todettuja kilpailusääntöjen rikkomisia olisi pitänyt pitää ”vakavina” eikä ”erittäin vakavina”, komissiota lähinnä siitä, että tämä on omaksunut formalistisen lähestymistavan, kun se on ottanut huomioon ainoastaan kilpailusääntöjen rikkomisten luonteen, vaikka komission päätöksentekokäytännöstä (”lysiini”-, ”saumattomat teräsputket”- ja ”kaukolämmitysputket” -tapaukset) ja oikeuskäytännöstä ilmenee, että markkinoiden jakamista koskevista kilpailusääntöjen rikkomisista ”erittäin vakavina” on pidetty ainoastaan rikkomisia, jotka vaikuttavat poikkeuksetta koko yhteismarkkinoihin tai vähintään niiden merkittävään osaan ja joista on aiheutunut huomattavaa todellista vahinkoa kilpailulle. Vaikka suuntaviivoissa itsessään mainitaan markkinoiden jakaminen ”erittäin vakavien” kilpailusääntöjen rikkomisten joukossa, niissä tarkoitetaan kantajan mukaan kuitenkin vain laajoja ja pitkäkestoisia yhteisjärjestelyjä. Kantaja viittaa komission ”sementti”-, ”kartonki”- ja ”teräspalkit”-tapauksissa tekemiin päätöksiin.

83 Tässä yhteydessä on muistutettava, että ”arvioitaessa rikkomisen vakavuutta sakon määrän vahvistamista varten on otettava huomioon etenkin kilpailulle aiheutettujen rajoitusten luonne, kyseessä olevien yritysten määrä ja suuruus, niiden hallitsema markkinaosuus yhteisössä sekä markkinoiden tilanne rikkomisen ajankohtana” (asia 41/69, *Chemiefarma v. komissio*, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 661, Kok. Ep. I, s. 455, 176 kohta). Vakiintuneessa oikeuskäytännössäkin on tyydytty toteamaan, että ”arvioitaessa — — vakavuutta — — on otettava huomioon etenkin kilpailulle aiheutettujen rajoitusten luonne” (yhdistetyt asiat T-213/95 ja T-18/96, *SCK ja FNK v. komissio*, tuomio 22.10.1997, Kok. 1997, s. II-1739, 246 kohta ja em. lysiinitapaus, tuomion 117 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi samoin asiassa T-203/01, *Michelin v. komissio*, 30.9.2003 antamassaan tuomiossa (Kok. 2003, s. II-4071, 258 ja 259 kohta), että kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus voitiin näyttää toteen viittaamalla määrävän aseman väärinkäyttöä merkitsevien menettelytapojen luonteeseen ja tarkoitukseen, ja muistutti, että ”vakiintuneesta oikeuskäytännöstä (asia T-141/94, *Thyssen Stahl v. komissio*, tuomio 11.3.1999, Kok. 1999, s. II-347, 636 kohta ja yhdistetyt asiat T-45/98 ja T-47/98, *Krupp Thyssen Stainless ja Acciai speciali Terni v. komissio*, tuomio 13.12.2001, Kok. 2001, s. II-3757, 199 kohta) ilmenee, että menettelytavan tarkoitukseen liittyvillä seikoilla voi olla sakon määrää vahvistettaessa suurempi merkitys kuin sen vaikutuksiin liittyvillä seikoilla”.

- 84 Vaikka myös merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden koko ja rikkomisen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa, on otettava huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen luonne on olennainen peruste kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta arvioitaessa.
- 85 Kun kyseessä ovat erityisesti yhteisjärjestelyt, joihin sisältyy, kuten tässä tapauksessa, markkinoiden jakamista, on ensinnäkin muistutettava, että suuntaviivojen mukaan "erittäin vakavia" kilpailusääntöjen rikkomisia ovat hintakartellien ja markkinoiden jakamisten tyyppiset horisontaaliset rajoitukset tai muut menettelyt, jotka vaikuttavat sisämarkkinoiden moitteettomaan toimintaan, ja että ne kuuluvat myös yhteisjärjestelyihin, jotka on nimenomaisesti julistettu yhteismarkkinoille sopimattomiksi EY 81 artiklan 1 kohdan c alakohdassa. Sen lisäksi, että näillä yhteisjärjestelyillä muutetaan vakavalla tavalla kilpailua, niillä veloitetaan osapuolet noudattamaan erillisiä markkinoita, joita usein rajaavat kansalliset rajat, ja näin niillä eristetään nämä markkinat, mikä on ristiriidassa EY:n perustamissopimuksen päätavoitteen eli yhteisön markkinoiden yhtenäistämisen kanssa. Myös tämän tyyppisiä kilpailusääntöjen rikkomisia, erityisesti silloin kun kyseessä ovat horisontaaliset yhteisjärjestelyt, pidetään oikeuskäytännössä "erityisen vakavina" tai "ilmeisinä kilpailusääntöjen rikkomisina" (asia T-148/89, Tréfilunion v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. II-1063, 109 kohta ja yhdistetyt asiat T-374/94, T-375/94, T-384/94 ja T-388/94, European Night Services ym. v. komissio, tuomio 15.9.1998, Kok. 1998, s. II-3141, 136 kohta). Vakiintuneessa oikeuskäytännössä on katsottu, että kun komissio arvioi kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta sakon suuruuden määrittämistä varten, sen on otettava huomioon kyseisen tapauksen erityisolosuhteiden lisäksi se asiayhteys, johon kilpailusääntöjen rikkominen sijoittuu, ja huolehdittava siitä, että sen toimenpiteellä on varoitettava vaikutus erityisesti sellaisten kilpailusääntöjen rikkomisten osalta, jotka ovat erityisen haitallisia yhteisön tavoitteiden toteuttamisen kannalta (edellä 32 kohdassa mainitussa asiassa Musique Diffusion française ym. v. komissio annetun tuomion 106 kohta).
- 86 Kantajan väite, jonka mukaan kyseisiä kilpailusääntöjen rikkomisia olisi pitänyt pitää "vakavina" sen vuoksi, että ainoastaan koko yhteismarkkinat kattavia ja pitkäkestoisia rikkomisia voidaan pitää "erittäin vakavina", on hylättävä.

87 Väite on ensinnäkin oikeudellisesti virheellinen. Kilpailusääntöjen rikkomisen kesto ei näet ole sen vakavuuden arvioimisen peruste, vaan se on kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden rinnalla toinen tekijä, josta säädetään asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa ja määrätään myös suuntaviivoissa sakon suuruuden määrittämisen osalta. Maantieteellisen laajuuden osalta sitä, että suuntaviivoissa viitataan pelkkinä esimerkkeinä ”erittäin vakavina” pidettävistä kilpailusääntöjen rikkomisista ainoastaan rikkomisiin, jotka koskevat tosiasiallisesti suurinta osaa jäsenvaltioista, ei voida tulkita siten, että ainoastaan maantieteellisesti näin laajoja rikkomisia voitaisiin pitää erittäin vakavina. Vaikka oletettaisiin, että suurin osa ”erittäin vakavina” pidettäviin kilpailusääntöjen rikkomisiin liittyvistä päätöksistä tai oikeuskäytännöstä on koskenut maantieteellisesti erittäin laajoja rajoituksia, perustamissopimuksen, asetuksen, suuntaviivojen sen enempää kuin oikeuskäytännönkään perusteella ei kuitenkaan voida katsoa, että ainoastaan niitä voitaisiin pitää tällaisina. Kuten edellä on todettu, oikeuskäytännössä on päinvastoin annettu komissiolle laaja harkintavalta arvioida kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuutta ja vahvistaa sakko useiden seikkojen perusteella, jotka eivät perustu huomioon otettävien perusteiden sitovaan tai tyhjentävään luetteloon. Lisäksi vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission aiemmin noudattama päätöksentekokäytäntö ei itsessään ole sakkojen määrittämistä koskeva oikeudellinen kehys kilpailuoikeuden alalla (ks. mm. asia T-67/01, JCB Service v. komissio, tuomio 13.1.2004, Kok. 2004, s. II-49, 188 kohta).

88 On joka tapauksessa huomautettava, että tiettyjä kilpailusääntöjen rikkomisia on pidetty ”erittäin vakavina”, vaikka ne eivät ole olleet ”erittäin laajoja” kantajan tarkoittamalla tavalla. Esimerkiksi asiassa Volkswagen tehdyssä päätöksessä, josta nostetun kumoamiskanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi (asia T-62/98, Volkswagen v. komissio, tuomio 6.7.2000, Kok. 2000, s. II-2707, jonka yhteisöjen tuomioistuin pysytti muutoksenhaussa asiassa C-338/00 P, Volkswagen v. komissio, 18.9.2003 antamallaan tuomiolla, Kok. 2003, s. I-9189), asianomaista kilpailusääntöjen rikkomista pidettiin ”erittäin vakavana”, vaikka se koski ainoastaan Italiaa, Saksaa ja Itävaltaa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvisti niin ikään asiassa T-368/00, General Motors Nederland ja Opel Nederland v. komissio, 21.10.2003 antamallaan tuomiolla (Kok. 2003, s. II-4491) komission arvioinnin, jonka mukaan Opel-merkkisten uusien ajoneuvojen myyntiä Alankomaiden markkinoilla koskenutta kilpailusääntöjen rikkomista oli pidettävä ”erittäin vakavana”.

- 89 Lisäksi on korostettava, että yhden jäsenvaltion aluetta tai jopa sen pientä osaa voidaan pitää EY 82 artiklassa tarkoitettuna yhteismarkkinoiden merkittävänä osana (ks. mm. yhdistetyt asiat 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie ym. v. komissio, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663, 371–375 kohta; asia C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, tuomio 10.12.1991, Kok. 1991, s. I-5889, Kok. Ep. XI, s. I-537, 15 kohta ja asia T-219/99, *British Airways v. komissio*, tuomio 17.12.2003, 74–117 kohta, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa).
- 90 Toisaalta väite ei perustu myöskään tosiseikkoihin, koska riidanalaisessa päätöksessä todetut kilpailusääntöjen rikkomiset eivät koske yksinomaan Tanskaa, kuten kantaja väittää. Riidanalaisen päätöksen 91 kohdan mukaan sopimuksen vaikutusalaan kuuluvat maantieteelliset markkinat kattavat näet ETA:ta laajemman alueen. On muistettava, että riidanalaisessa päätöksessä on todettu, että yhteisjärjestelyn osapuolet olivat tehneet tiettyjä kansainvälisiä reittejä koskeneiden markkinoiden jakamiseen liittyneiden erityissopimusten lisäksi markkinoiden jakamista koskeneen yleisen sopimuksen, jonka mukaan SAS ei liikennöisi Jyllannista lähtevillä Maersk Airin reiteillä ja Maersk Air ei voisi aloittaa Kööpenhaminasta lentoja reiteillä, joilla SAS liikennöi tai haluaa liikennöidä. Vaikka sopimus koskee ainoastaan reittejä, joiden lähtö- ja saapumispaikka on Tanskassa, sopimuksen vaikutusalaan kuuluvat maantieteelliset markkinat kattavat siten ETA:n ja sitä laajemmankin alueen, tämän vaikuttamatta myöhempiin arviointiin, joka koskee merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokoa koskevan arvioinnin paikkansapitävyyttä.
- 91 Tästä seuraa, että kantajan väite, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisia ei olisi niiden luonteen perusteella voinut pitää ”erittäin vakavina”, on hylättävä.

— Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden koko

- 92 Kantaja väittää toiseksi merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokoa koskevan perusteen osalta lähinnä, että komissio on menetellyt virheellisesti arvioidessaan kilpailusääntöjen rikkomisten maantieteellisiä vaikutuksia ja että se ei ole edes määritellyt asianomaisia markkinoita muiden kuin erikseen yksilöityjen kolmen reitin osalta.

- 93 Aluksi on korostettava, että tämä väite on osa kanneperustetta, joka koskee väitettyä kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arvioinnissa tehtyä virhettä, ja että se ei ole peruste, jolla kantaja kiistäisi itse kilpailusääntöjen rikkomisen. Kuten kantaja nimenomaisesti korostaa, kanteen tarkoituksena ei ole kiistää kilpailusääntöjen rikkomisia sellaisina kuin ne on kuvattu riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa, jota kantajan kumoamisvaatimus ei koske ja jonka mukaan niihin kuuluu ensinnäkin tiettyjä kolmea reittiä (Kööpenhamina–Tukholma, Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt) koskevien sopimusten tekeminen ja toiseksi markkinoiden jakamista koskenut yleinen sopimus, jonka mukaan SAS ei liikennöisi Jyllannista lähtevillä Maersk Airin reiteillä ja Maersk Air ei voisi aloittaa Kööpenhaminasta lentoja reiteillä, joilla SAS liikennöi tai haluaa liikennöidä, sekä sopimus kotimaisten reittien jakamisesta.
- 94 Nyt käsiteltävää väitettä on arvioitava tässä asiayhteydessä, sillä se on ymmärrettävä siten, että se koskee ainoastaan yleisen sopimuksen maantieteellisen laajuuden määrittämistä kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta arvioitaessa.
- 95 On muistettava, että komissio on esittänyt riidanalaisen päätöksen 90 perustelukappaleessa otsikolla ”Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden koko”, että vetäytymiset kolmelta reitiltä, joiden lähtö- ja saapumispaikka oli Tanskassa (Kööpenhamina–Tukholma, Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt), ovat ainoastaan näkyvimmit seuraukset markkinoiden jakamisesta ja että muiden Tanskaan suuntautuvien ja Tanskasta lähtevien reittien osalta (reitit muihin jäsenvaltioihin ja/tai muista jäsenvaltioista, ETA-maihin ja/tai ETA-maista sekä muualle maailmaan/muualta maailmasta) yleinen markkinoiden jakamista koskenut sopimus on estänyt muuten mahdollisen kilpailun. SAS, joka on Pohjoismaiden suurin lentoyhtiö, siis varmisti, että Maersk Air, joka puolestaan on suurin tanskalainen lentoyhtiö, joka voi kilpailla SAS:n kanssa Tanskaan tulevien ja Tanskasta lähtevien lentojen osalta, ei aloittaisi toimintaa niillä reiteillä, joilla SAS liikennöi Kööpenhaminasta, tai millään muulla reitillä, jolla SAS ei toiminut, mutta jolla se mahdollisesti halusi aloittaa liikennöinnin. Maersk Air puolestaan varmisti, että SAS ei kilpailisi Tanskan toiseksi suurimmalta lentoasemalta Billundista lähtevillä ja sinne suuntautuvilla reiteillä.

- 96 Komissio on lisäksi esittänyt riidanalaisen päätöksen 98 perustelukappaleessa muun muassa, että ”varmistamalla, että Maersk Air ei kilpailisi SAS:n kanssa Kööpenhaminasta lähtevillä [ja]/[tai] sinne saapuvilla reiteillä ja että SAS ei kilpailisi Maersk Airin kanssa Billundista lähtevillä [ja]/[tai] sinne saapuvilla reiteillä, SAS:n ja Maersk Airin horisontaaliset markkinoiden jakoa koskevat sopimukset rajoittivat kilpailua monilla Tanskasta lähtevillä [ja]/[tai] sinne saapuvilla reiteillä, mukaan lukien Tanskan ja muiden jäsenvaltioiden väliset reitit, Tanskan ja ETA-maiden väliset reitit sekä Tanskan ja muun maailman väliset reitit. Koska SAS ja Maersk Air ovat Tanskan tärkeimmät lentoyhtiöt ja Kööpenhamina ja Billund ovat [kyseisen] maan päälentoasemat, markkinajaon seuraukset tuntuvat kaikkialla ETA:ssa ja muualla, toisin kuin Kreikan lauttaliikennettä koskeneessa asiassa”. Kuten riidanalaisen päätöksen 1 perustelukappaleessa todetaan, SAS on Star Alliancen jäsen ja lentää vuorolentoja 105 kohteeseen, joista 40 on Skandinaviassa, 56 muualla Euroopassa ja yhdeksän Euroopan ulkopuolella.
- 97 Tästä seuraa, että vaikka päätöksen kohteena olevat sopimukset eivät ole vaikuttaneet kaikkeen lentoliikenteeseen ETA:ssa, kantajan väite perustuu riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan, koska komissio on ainoastaan todennut perustellusti kyseisen päätöksen 91 perustelukappaleessa, että kilpailusääntöjen rikkomisilla oli ollut vaikutuksia koko ETA:ssa ja sitä laajemmalla alueella.
- 98 Tämän arvioinnin oikeellisuutta ei voida kyseenalaistaa millään kantajan esittämillä perusteluilla.
- 99 Kuten komissio on perustellusti todennut, ensinnäkin ilmaisua ”sopimuksen vaikutusalaan kuuluvat maantieteelliset markkinat” on pidettävä synonyyminä ilmaisulle ”merkitykselliset maantieteelliset markkinat”, joihin viitataan suuntaviivojen 1 kohdan A alakohdassa ja riidanalaisen päätöksen 90 ja 91 perustelukappaleessa. Vaikka kantajan perustelut ovat epäselvät, se näyttää arvostelevan komissiota siitä, että tämä on ymmärtänyt ”sopimuksen vaikutusalaan kuuluvat maantieteelliset markkinat” maantieteelliseksi alueeksi, jolla kilpailusääntöjen rikkomisten vaikutukset ovat jossain määrin tuntuneet. Tämä väite on selvästi



perusteeton, koska suuntaviivojen 1 kohdan A alakohdassa todetaan nimenomaisesti, että rikkomisen vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon asian kannalta merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden laajuus. Komission ei siten tarvitse tätä tarkoitusta varten määritellä täsmällisesti, mitä nämä merkitykselliset markkinat ovat, vaan pelkästään arvioida sitä, kuinka laajat merkitykselliset markkinat ovat maantieteellisesti. Edes kilpailusääntöjen rikkomisen toteamista varten komission ei myöskään tarvitse määritellä merkityksellisiä markkinoita täsmällisesti, jos sopimusten tavoitteena on selvästi kilpailun rajoittaminen, kuten tässä tapauksessa.

100 Samoin kantajan väite, jonka mukaan komissio on jättänyt yksilöimättä muut markkinat kuin erityissopimusten kohteena olleet kolmet markkinat, koska se on soveltanut menetelmää ”lähtöpaikka/saapumispaikka” merkityksellisiä markkinoita määritellessään, on selvästi hylättävä.

101 Kuten edellä todettiin, komissio ei ensinnäkään ole suuntaviivojen 1 kohdan A alakohdan perusteella velvollinen määrittelemään merkityksellisiä markkinoita täsmällisesti.

102 Toisaalta näiden muiden markkinoiden määritelmä ilmenee riidanalaisesta päätöksestä oikeudellisesti riittävällä tavalla. Koska yleisen sopimuksen tavoitteena oli poistaa potentiaalinen kilpailu yhteisjärjestelyn osapuolten väliltä kaikilla reiteillä, joiden lähtö- ja saapumispaikka on Tanskassa, on selvää, että merkityksellisiä ”muuta markkinoita” ovat kaikki ”lähtö- ja saapumispaikkaparit”, jotka liittyvät Tanskaan. Sopimus vaikuttaa siten yleisesti kaikkiin reitteihin, joilla osapuolet liikennöivät tai markkinoiden jakamisesta tehdyn yleissopimuksen sanamuodon mukaisesti, joilla ne haluaisivat liikennöidä ja joiden lähtö- tai saapumispaikkana on Kööpenhamina tai Jyllanti. Komissio on siten perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 43 perustelukappaleessa, esitettyään ensin tämän markkinoiden jakamisesta tehdyn yleisen sopimuksen tavoitteen eli kaiken potentiaalisen kilpailun poistamisen yhteisjärjestelyn osapuolten väliltä, että ”yhteistyö vaikuttaa suureen mutta

määritlemättömään määrään lähtö- ja saapumispaikkojen markkinoita sekä koti-että ulkomaisen säännöllisen matkustajalentoliikenteen osalta Kööpenhaminaan/Kööpenhaminasta ja Billundiin/Billundista”.

- 103 Lisäksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomauttaa lisätoteamuksena, että riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleen mukaan osapuolet totesivat itse 8.3.1999 päivätyssä ilmoituksessa, että ”merkitykselliseksi markkinoiksi pitäisi katsoa ETA-markkinoiden reittihenkilöliikenne”, ja täsmensivät, että ”on mahdotonta eritellä yksittäisiä reittejä tai reittiryhmiä ja arvioida niitä erikseen, sillä kaupallisesta näkökulmasta katsottuna yhteistyösopimus [oli] yhtenäinen kokonaisuus”.
- 104 Lopuksi on todettava, että kuten edellä esitetystä ilmenee, riidanalainen päätös täyttää kaikilta osin EY 253 artiklan mukaiset perusteluvaatimukset, vaikka kantaja toisin väittääkin.
- 105 Tästä seuraa, että merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden kokoon liittyvät kantajan väitteet on hylättävä.

— Vaikutukset markkinoihin

- 106 Kantaja väittää lähinnä, että kilpailusääntöjen rikkomisten todelliset vaikutukset markkinoihin ovat olleet vähäiset elleivät jopa olemattomat.

107 Tässä yhteydessä on heti aluksi hylättävä yleisluonteinen väite, jota ei ole muulla tavoin täsmennetty ja jonka mukaan sopimuksilla ei ole ollut vaikutuksia, koska kaikki muutokset, joita molemmat osapuolet tekivät liikennöinti ohjelmaansa, perustuivat tärkeisiin taloudellisiin ja kaupallisiin syihin. Kysessä on näet pelkkä väite, jota ei ole näytetty toteen, eikä sillä voida kumota toteamuksia, jotka on esitetty riidanalaisessa päätöksessä kiistattomista kilpailusääntöjen rikkomisista aiheutuvien vaikutusten toteen näyttämiseksi.

108 Tämän jälkeen on tutkittava väitteitä, jotka koskevat yhtäältä kolmea erityistä sopimusta ja toisaalta markkinoiden jakamisesta tehtyä yleistä sopimusta.

109 Niiden kolmen reitin osalta, joilta sopimuksen osapuolet vetäytyivät toistensa hyväksi (SAS reitiltä Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt ja Maersk Air reitiltä Kööpenhamina–Tukholma), kantajan väitteellä, jonka mukaan kummallekin osapuolelle aiheutui ennen sopimusten tekoa tappioita kyseisillä reiteillä, ei ole merkitystä siinäkään tapauksessa, että tämä oletetaan toteennäytetyksi. Ensinnäkin on todettava, että osapuolet ovat näistä tappioista huolimatta pitäneet tarpeellisena tai vähintäänkin suotavana tehdä sopimuksia, joilla ne sitoutuivat vastavuoroisesti vetäytymään näiltä kolmelta reitiltä. Se, olisivatko yhteisjärjestelyn osapuolet vetäytyneet näiltä reiteiltä siinä tapauksessa, että ne eivät olisi tehneet kyseisiä sopimuksia, on täysin hypoteettinen kysymys, koska ne olivat vieneet itseltään vapauden päättää vetäytymisestään. Toisaalta pelkästään se, että lentoyhtiölle aiheutuu tiettyä ajankohtana tappiota jollain reitillä, ei välttämättä merkitse sitä, että sillä olisi intressi vetäytyä siltä, koska tämä reitti saattaa olla tärkeä sen liikennöimän reittiverkon kokonaisuuden kannalta. Ei ole myöskään todennäköistä, että kaikki lentoyhtiöt toimisivat kaikilla reiteillä joka hetki kannattavasti. Kantaja ei ainakaan ole osoittanut, että yhteisjärjestelyn osapuolet olisivat tuolloin tehtyjen tutkimusten perusteella omien taloudellisten etujensa nimissä päättäneet vetäytyä kyseisiltä reiteiltä. Riidanalaisen päätöksen 66 perustelukappaleesta ilmenee päinvastoin, että Maersk Air oli sopinut SAS:n kanssa vetäytyvänsä Kööpenhaminan ja Tukholman väliseltä reitiltä tekemättä perusteellista taloudellista arviota kyseisen reitin liikennöinnin jatkamisesta talvikauden 1998/1999 jälkeen, eikä kantaja ole kiistänyt tätä.

- 110 Reittiin Kööpenhamina–Tukholma liittyneen sopimuksen osalta on ensinnäkin muistettava, että komissio on todennut riidanalaisen päätöksen 92–94 perustelukappaleessa, että Maersk Air oli vetäytynyt Kööpenhaminan ja Tukholman väliseltä reitiltä 27.3.1999, ja täsmentänyt 93 perustelukappaleessa, että Kööpenhaminan ja Tukholman välinen reitti on matkustajamäärän ja vuorotiheyden perusteella yksi yhteisön päälentoreiteistä ja että SAS lisäsi tällä reitillä markkinaosuuttaan sopimuksen voimaantulon edeltävän vuoden — — prosentista noin — — prosenttiin toukokuussa 2000. Riidanalaisen päätöksen 46 perustelukappaleesta ilmenee niin ikään, että Maersk Air oli lopettanut yhteistunnusten käytön ensinnäkin Finnairin kanssa (joka myös liikennöi tällä reitillä), ja tämä oli tästä syystä vetäytynyt reitiltä toukokuussa 2000, ja toiseksi Alitalian ja Swissairin kanssa (jotka eivät lentäneet tällä reitillä). Kantaja ei kiistä näiden tietojen paikkansapitävyyttä. On siis ilmeistä, että sopimus on vaikuttanut tuntuvasti markkinoihin sekä matkustajien että kantajan ja kilpailevien yhtiöiden kannalta.
- 111 Kantaja vetoaa tässä yhteydessä kuitenkin siihen, että sillä olisi ollut täysi syy haluta, että Maersk Air jatkaisi tämän reitin liikennöimistä neljällä päivittäisellä lennolla, koska se ei kyennyt liikennöimään yksin kannattavasti kaikkea matkustajapotentiaalia Tukholman ja keskusasemansa ("hub") Kööpenhaminan välillä.
- 112 Tämä väite on selvästi hylättävä.
- 113 Kuten edellä on todettu, kantajalle on ensinnäkin koitunut hyötyä Maersk Airin vetäytymisestä, koska muun muassa sen markkinaosuus on kasvanut huomattavasti Maersk Airin vetäytymisen jälkeen.
- 114 Tämä voimakas kasvu osoittaa toiseksi, että huolimatta siitä, että kantaja väittää kapasiteettinsa olleen täydessä käytössä, se kykeni tyydyttämään suuremman kysynnän.

- 115 Kolmanneksi komissio totesi riidanalaisen päätöksen 67 perustelukappaleessa, että yhteisjärjestelyn osapuolet olivat itsekkin arvioineet SAS:n tuottojen kasvavan huomattavasti Maersk Airin vetäytymisen jälkeen, ja tarkemmin riidanalaisen päätöksen 94 perustelukappaleessa, että ”neuvotteluvaiheessa osapuolet laskivat, että jos Maersk Air ei liikennöisi Tukholmaan ja Osloon, SAS:n vuosituotto kasvaisi matkustajavolyymin ja mahdollisen 100 Tanskan kruunun hinnankorotuksen johdosta noin — — miljoonaa Tanskan kruunua (eli — — miljoonaa euroa)”. Komissio on lisäksi täsmentänyt vastinekirjelmässään, että nämä ennusteet osoittautuivat paikkansapitäviksi, koska SAS:lle vuodelta 1998 koitunut 27 miljoonan Ruotsin kruunun (SEK) suuruinen tappio muuttui vuonna 2000 156 miljoonan SEK:n voitoksi, eikä kantaja ole kiistänyt näiden tietojen paikkansapitävyyttä.
- 116 Neljänneksi on todettava, että vaikka kantajalla olisikin ollut täysi syy toivoa, että Maersk Air liikennöi edelleen reitillä, se ei ole kyennyt selittämään sitä, miksi se oli kuitenkin pitänyt tarpeellisena tehdä sopimuksen Maersk Airin vetäytymisestä. Tämä perustuu etenkin siihen, että yhtäältä asiakirja-aineistosta ja erityisesti riidanalaisen päätöksen 49–51 perustelukappaleesta ilmenee, että reitti Kööpenhamina–Tukholma oli avainkysymys markkinoiden jakamista koskeneissa neuvotteluissa, koska muilta kahdelta reitiltä vetäytymistä koskeneiden sopimusten nimenomaisena tarkoituksena oli päästä vastaavaan korvaukseen, ja toisaalta siihen, että kantaja väittää, että kumpikaan yhteisjärjestelyn osapuolista ei ole tehnyt eikä pannut täytäntöön minkäänlaista päätöstä, joka ei olisi ollut sen oman edun mukainen. Joka tapauksessa se, että kantajalla oli pikemminkin hyvä syy toivoa, että Maersk Air jatkaa liikennöintiään kyseisellä reitillä — mikäli tämä näkemys oletetaan paikkansapitäväksi — ainoastaan vahvistaa sen, että sopimus todellisudessa vaikutti markkinoihin, ilman että olisi tarpeen selvittää, onko sillä ollut edullisia vai epäedullisia seurauksia kantajan asemaan. Kantajan mukaan pitäisi katsoa, että koska sen kapasiteetti oli reitillä täydessä käytössä, sopimuksella evättiin tietyiltä matkustajilta mahdollisuus päästä sen keskusasemalle (”hub”) Tukholmaan.
- 117 Komissio on lisäksi todennut riidanalaisen päätöksen 92 perustelukappaleessa erityisistä sopimuksista, jotka koskivat reittejä Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt, että SAS vetäytyi näiltä kahdelta reitiltä korvauksena Maersk Airin vetäytymisestä Kööpenhamina–Tukholma-reitiltä. Nämä seikat ovat yhtäältä

kiistattomia, ja niistä ilmenee, että kyseisillä sopimuksilla poistettiin kokonaan todellinen kilpailu näillä molemmilla markkinoilla. Toisaalta on todettava, että kantaja ei ole esittänyt mitään perusteluita näyttääkseen toteen, että sopimukset eivät olisi kuitenkaan vaikuttaneet huomattavasti markkinoihin. Kantajan väite, jonka mukaan yhteisjärjestelyn osapuolet rajoittivat tarkastuksen jälkeen yhteistyönsä sen sallittuihin osatekijöihin, joista koituu matkustajille merkittävää etua, joka ilmenee muun muassa uusien reittien aloittamisena tai uudelleenaloittamisena esimerkiksi Kööpenhaminan ja Venetsian välillä, ainoastaan vahvistaa sen, että päätöksen kohteena olevilla sopimuksilla on vaikutettu markkinoihin.

118 Tästä syystä kantajan väitteet, joiden mukaan tiettyihin kolmeen reittiin liittyneillä markkinoiden jakamista koskeneilla sopimuksilla olisi ollut vain vähäisiä vaikutuksia markkinoihin, on hylättävä.

119 Markkinoiden jakamisesta tehdyn yleisen sopimuksen osalta on muistettava, että komissio on todennut riidanalaisen päätöksen 41–43, 62, 69, 72 ja 90 perustelukappaleessa, että Maersk Air oli sopinut SAS:n kanssa aloittavansa Kööpenhaminasta lähteviä reittejä ainoastaan SAS:n luvalla, joten sopimus vaikutti kaikkiin Kööpenhaminaan saapuviin tai sieltä lähteviin reitteihin, ja koska SAS oli vastaavasti sopinut, että se ei harjoittaisi liikennettä Maersk Airin reiteillä Jyllannista, sopimus vaikutti myös kaikkiin näihin reitteihin. Lisäksi komissio totesi, että osapuolet olivat päättäneet soveltaa markkinoiden jakoa myös kotimaisiin reitteihin ja että Kööpenhaminan ja Bornholmin välinen lentoliikenne muodosti erilliset markkinat. Komissio on esittänyt 72 perustelukappaleessa, että sekä kolmella erityisellä sopimuksella että markkinoiden jakamisesta tehdyllä yleisellä sopimuksella oli selvästi kilpailunvastainen tavoite ja että niillä myös rajoitettiin huomattavasti kilpailua, samalla kun se on täsmentänyt, että vaikutus ei ole kuitenkaan ollut sama kaikkialla, koska ensin mainituilla sopimuksilla oli heikennetty todellista kilpailua, kun yleisellä sopimuksella oli puolestaan rajoitettu potentiaalista kilpailua yhteisjärjestelyn osapuolten välillä molempien osapuolten sitouduttua olemaan liikennöimättä reittejä, joiden lähtöpaikkana oli toiselle osapuolelle varattu lentoasema. Se lisäksi tässä yhteydessä, että tämän rajoituksen taustana oli se, että SAS oli suurin

lentoyhtiö Tanskaan suuntautuvassa ja sieltä lähtevässä lentoliikenteessä, kun taas Maersk Air oli sen tärkein tanskalainen kilpailija, että suurin osa Tanskaan suuntautuvasta tai sieltä lähtevästä lentoliikenteestä käytti jompaakumpaa sopimuksen kohteena ollutta lentokenttää ja että Kööpenhamina oli yksi SAS:n liikenteen kolmesta solmukohdasta, kun taas Maersk Airin reittien tärkeimmät lentokentät olivat Kööpenhamina ja Billund.

- 120 On kiistatonta, että nämä seikat ovat riittäviä sen toteamiseksi, että yleinen sopimus vaikutti markkinoihin. Kantaja on yhtäältä myöntänyt, että osapuolet olivat tehneet tämän sopimuksen, ja myös sen, että ne olivat aikoneet panna sen täytäntöön, ja toisaalta yhteisjärjestelyn osapuolet ovat todellisuudessa panneet täytäntöön tämän markkinoiden jakamista koskeneen yleisen sopimuksen ja noudattaneet sitä tai kantaja ei ole ainakaan kiistänyt sitä, että kyseisen sopimuksen mukaan osapuolten piti pysyä poissa reiteiltä, jotka oli varattu toiselle osapuolelle. Komissio on myös korostanut tältä osin riidanalaisen päätöksen 42 perustelukappaleessa, että sopimuksen tultua voimaan SAS oli vetäytynyt Billundista ja ainoastaan Maersk Air oli aloittanut uusia lentoja Billundista. Riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappaleessa mainittu seikka, jonka mukaan komissio oli löytänyt ilmeisiä todisteita markkinoiden jakamista koskeneesta sopimuksesta reitin Kööpenhamina–Geneve osalta ilman, että se olisi kuitenkaan todennut erikseen kilpailusääntöjen rikkomista, koska asetusta sovelletaan ainoastaan ETA:n lentoasemien väliseen lentoliikenteeseen, myös ainoastaan vahvistaa sen, että sopimuksen vaikutukset eivät rajoittuneet yksinomaan kantajan mainitsemiin kolmeen reittiin.

- 121 Näin ollen kantajan väitettä, jonka mukaan komissio olisi tehnyt arviointivirheen liioittelemalla kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta todetessaan näyttöä esittämättä, että yhteisjärjestely oli vaikuttanut muihinkin kuin tiettyihin kolmeen reittiin liittyviin markkinoihin, koska sopimus vaikutti tässä tapauksessa ainoastaan näihin kolmeen reittiin, ei voida hyväksyä, koska sillä kyseenalaistetaan myös markkinoiden jakamisesta tehdyn yleisen sopimuksen olemassaolo.

- 122 Koska suuntaviivojen mukaan komission täytyy kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta arvioidessaan lisäksi ottaa huomioon sen todellinen vaikutus markkinoihin vain, jos se on mitattavissa, ja koska yleisellä sopimuksella pyrittiin poistamaan potentiaalinen kilpailu, jonka konkreettiset vaikutukset ovat lähtökohtaisesti hankalasti mitattavissa, on katsottava, että komission ei tarvinnut osoittaa tarkasti yhteisjärjestelyn konkreettisia vaikutuksia markkinoihin ja esittää niitä numeerisesti, vaan se saattoi pitäytyä tällaisen vaikutuksen todennäköisyyttä koskeneisiin arvioihin.
- 123 On myös hylättävä kantajan väite, jonka mukaan mikään ei osoita sitä, että osapuolet olisivat markkinoiden jakamista koskeneen yleisen sopimuksen puuttuessa toimineet toisin jollain muulla reitillä kuin Kööpenhaminan ja Tukholman, Kööpenhaminan ja Venetsian sekä Billundin ja Frankfurtin välisillä reiteillä. Komissio on näet perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 100 perustelukappaleessa seuraavaa:

” — — Maersk Airia estettiin kilpailemasta SAS:n kanssa reiteillä, joilla SAS liikennöi Kööpenhaminasta, ja jopa reiteillä, joilla SAS ei liikennöinyt, mutta joilla se ehkä haluaisi liikennöidä. Se, olisiko Maersk Air halunnut liikennöidä näillä reiteillä, jos sitä ei olisi sitonut SAS:n kanssa tehty sopimus, on teoreettinen kysymys, sillä Maersk Air ei itse asiassa voinut enää päättää, halusiko se aloittaa liikennöinnin uusilla Kööpenhaminasta lähtevillä reiteillä. Sama perustelu koskee SAS:n mahdollisuutta aloittaa Billundista lähteviä reittejä.”

- 124 Myöskään kantajan väitteellä, jonka mukaan Maersk Air kykeni yhteisjärjestelyn ansiosta aloittamaan liikennöinnin reiteillä Kööpenhamina–Kairo ja Kööpenhamina–Ateena, ei ole merkitystä, koska komissio on esittänyt riidanalaisen päätöksen 99 perustelukappaleessa perustellusti seuraavaa:

” — — Ei ole kuitenkaan todisteita siitä, että Maersk Airin olisi tarvinnut ryhtyä yhteistyöhön SAS:n kanssa aloittaakseen liikennöinnin näillä reiteillä. Maersk Air



olisi voinut liikennöidä näillä reiteillä muista lentoyhtiöistä riippumatta tai yhteistyössä muiden kuin SAS:n kanssa. Vaikka osapuolten eduksi oletettaisiin, että Maersk Air pystyi aloittamaan lennot näillä reiteillä ainoastaan yhteistyössä SAS:n kanssa, näillä reiteillä matkustaville kertyvä hyöty ei korvaisi kilpailun häviämistä muilta markkinoilta.”

125 Todettakoon vielä, että perustelu, joka koskee yhteistunnusten käyttöä koskeneen sopimuksen jatkamista Maersk Airin ja British Airwaysin välillä reitillä Kööpenhamina–Birmingham, ei tue millään tavoin kantajan näkemystä, jonka mukaan markkinoiden jakamista koskenut sopimus olisi vaikuttanut ainoastaan kyseessä oleviin kolmiin markkinoihin. Kuten riidanalaisen päätöksen 19 perustelukappaleessa on näet mainittu, tarkastuksen aikana saaduista asiakirjoista ilmenee, että päätös olla lopettamatta välittömästi kaikkia yhteistunnusten käyttöä koskevia sopimuksia ja jatkaa eräiden reittien yhteistunnuslentoja tehtiin siinä tarkoituksessa, että vältettäisiin huomion herättäminen ja ”ongelmat komission kanssa”. Lisäksi kantajan oman lausuman mukaan Maersk Air ja SAS olivat ensin yrittäneet sopia tämän reitin liikennöimisestä ja päättäneet vasta 29.10.2000 eli komission 15. ja 16.6.2000 tekemän tarkastuksen jälkeen kilpailla keskenään.

126 Osoittaakseen, että markkinoiden jakamista koskenut yleinen sopimus ei ole vaikuttanut markkinoihin, kantaja vetoaa lopuksi Lexecon-yhtiön tekemään tutkimukseen, joka osoittaa sen mielestä, että sopimuksen todellinen vaikutus Tanskasta lähtevien reittilentojen hintoihin on ollut hyvin vähäinen. Sen lisäksi, että tämä kantajan tilaama tutkimus toimitettiin vasta vastauskirjelmän yhteydessä ilman, että kantaja olisi perustellut tämän todisteen esittämisen viivästyminen, kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 48 artiklan 1 kohdassa edellytetään, on riittävää muistuttaa siitä, että todettu kilpailusääntöjen rikkominen koostuu markkinoiden jakamisesta eikä siis koske välittömästi yhteisjärjestelyn osapuolten noudattamia hintoja ja että nämä ovat omaksuneet tätä markkinoiden jakamista vastaavan menettelytavan.

127 Lisäksi on todettava, että tutkimuksessa käsitellään vain sopimuksen vaikutusta SAS:n noudattamiin hintoihin, vaikka kilpailukieltolauseke oli vastavuoroinen ja oli

lisäksi sovittu, että SAS ei liikennöisi reiteillä, joilla Maersk Air liikennöisi Billundista/Billundiin. On selvää, että sopimuksen puuttuessa SAS olisi voinut kohdistaa huomattavaa kilpailupainetta Maersk Airiin. Tutkimuksessa sen enempää kuin kantajan taholtakaan ei esitetä mitään sellaista, joka osoittaisi, että sopimuksella ei olisi ollut tältä osin vaikutusta.

128 On vielä korostettava, että vaikka tutkimuksessa pyritään osoittamaan, että SAS:n hinnat reiteillä, joiden lähtöpaikka oli Tanskassa ja joihin markkinoiden jakamisesta tehty yleinen sopimus vaikutti, pysyivät vakaina verrattuna SAS:n hintoihin reiteillä, joiden lähtöpaikka oli Ruotsissa ja Norjassa ja joita kyseinen sopimus ei koskenut, siinä verrataan kuitenkin ainoastaan hintoja 20 reitillä, jotka on valittu SAS:n liikennöimien 105 kohteen joukosta, eikä se osoita, että sopimuksen kohteena olleilla ja sen kohteeseen kuulumattomilla markkinoilla vallinneet kilpailuolosuhteet olivat vertailukelpoiset. Lisäksi tutkimus osoittaa, että hinnat ovat kehittyneet eri tavoin molemmilla alueilla, sillä hinnat reiteillä, joiden lähtöpaikka oli Tanskassa, nousivat vuosina 1996–1999, kun niitä verrataan reitteihin, joiden lähtöpaikka oli Ruotsissa ja Norjassa, ja laskivat sen jälkeen vuoteen 2000 saakka.

129 Edellä esitetyn perusteella kantajan väitteet, joilla se pyrkii osoittamaan, että komissio olisi arvioinut virheellisesti kilpailusääntöjen rikkomisten vaikutuksia markkinoihin, on hylättävä.

130 Joka tapauksessa on muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission ei tarvitse osoittaa sopimuksen konkreettisia vaikutuksia, jos sen tavoite on selvästi kilpailuvastainen. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimella on esimerkiksi korostanut edellä 83 kohdassa mainitussa asiassa Michelin vastaan komissio antamassaan tuomiossa (258 ja 259 kohta) vastatessaan kantajan väitteeseen, jonka mukaan sakon laskentapohjan olisi pitänyt kilpailusääntöjen rikkomisen todellisten vaikutusten perusteella olla huomattavasti pienempi, että komissio ei ollut tutkinut riidanalaisessa päätöksessä määrävän aseman väärinkäyttöä merkitsevien menettelytapojen todellisia vaikutuksia eikä sen myöskään tarvinnut suorittaa tällaista

tutkimusta ja että vaikka komissio oli esittänyt joitain arvioita sääntöjenvastaisten menettelytapojen vaikutuksista, kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus oli kuitenkin näytetty toteen viittaamalla määräävän aseman väärinkäyttöä merkitsevien menettelytapojen luonteeseen ja tarkoitukseen. Tämän jälkeen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien muistutti siitä, että menettelytavan tarkoitukseen liittyvillä seikoilla voi olla sakon määrää vahvistettaessa suurempi merkitys kuin sen vaikutuksiin liittyvillä seikoilla. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi samoin edellä 83 kohdassa mainitussa asiassa Thyssen Stahl vastaan komissio antamansa tuomion 635 ja 636 kohdassa seuraavaa:

”— — [EHTY:n] perustamissopimuksen 65 artiklan 1 kohdan rikkomisen toteamiseksi ei ole välttämätöntä osoittaa, että kysymyksessä olevalla käyttäytymisellä on ollut kilpailunvastainen vaikutus. Sama koskee sakon määräämistä [EHTY:n] perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan perusteella. Sopimuksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan mahdollinen vaikutus tavanomaiseen kilpailuun ei sen vuoksi ole ratkaiseva peruste arvioitaessa sakon asianmukaista määrää. Kuten komissio on perustellusti korostanut, menettelytavan suunnitelmallisuuteen ja siten sen tarkoitukseen liittyvillä seikoilla voi nimittäin olla suurempi merkitys kuin sen vaikutuksiin liittyvillä seikoilla — —, varsinkin niiden liittyessä sellaisinaan vakaviin rikkomisiin kuten hintojen vahvistamiseen ja markkinoiden jakamiseen.”

- 131 Nyt käsiteltävässä asiassa on kiistatonta, että koska päätöksen kohteena olevissa sopimuksissa määrättiin markkinoiden jakamisesta, niiden tavoite oli selvästi kilpailunvastainen.

— Vertailu ”Kreikan lauttaliikenne” -tapaukseen

- 132 Väitteestä, joka koskee vertailua ”Kreikan lauttaliikenne” -tapaukseen, jossa komissio piti kilpailusääntöjen rikkomista ”vakavana” eikä ”erittäin vakavana”, on ensinnäkin todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission aiemmin noudattama päätöksentekokäytäntö ei itsessään ole sakkojen määrittämistä koskeva oikeudellinen kehys kilpailuoikeuden alalla, koska tällainen kehys on määritetty asetuksessa N:o 17 tai vastaavissa sektorikohtaisissa asetuksissa, kuten nyt käsiteltävään asiaan liittyvässä asetuksessa, sekä suuntaviivoissa (edellä 75 kohdassa mainitussa asiassa LR AF 1998 v. komissio annetun tuomion 234 ja 337 kohta ja

edellä 83 kohdassa mainitussa asiassa Michelin v. komissio annetun tuomion 254 kohta). Se, että komissio on aikaisemmin pitänyt tietynlaisia kilpailusääntöjen rikkomisia "vakavina", ei siten voi merkitä sitä, ettei se voisi myöhemmässä tapauksessa pitää niitä "erittäin vakavina", jos tämä on tarpeen yhteisön kilpailupolitiikan toteuttamiseksi (edellä 32 kohdassa mainituissa yhdistetyissä asioissa Musique Diffusion française ym. v. komissio annetun tuomion 105--108 kohta ja ns. lysiinitapaus, tuomion 56 kohta).

- 133 Tästä seuraa, että vertailu "Kreikan lauttaliikenne" -tapaukseen, jossa komissio piti kilpailusääntöjen rikkomista "vakavana", ei voi osoittaa, että komissio ei olisi saanut pitää nyt käsiteltävän asian kohteena olevaa kilpailusääntöjen rikkomista "erittäin vakavana".
- 134 Tämän jälkeen on todettava, että näiden kahden tapauksen vertailu ei missään tapauksessa voi osoittaa, että kyseisiä kilpailusääntöjen rikkomisia olisi pitänyt pitää "vakavana".
- 135 Sen lisäksi että "Kreikan lauttaliikenne" -tapauksessa tehty päätös koski hintasopimusta kolmella merireitillä Patrasin (Kreikka) ja kolmen italialaisen sataman välillä eikä, kuten tässä tapauksessa, tiettyjä reittejä koskeneita erityisiä sopimuksia ja markkinoiden jakamisesta tehtyä yleistä sopimusta, on korostettava, että kuten komissio on perustellusti esittänyt riidanalaisen päätöksen 98 perustelukappaleessa, kilpailusääntöjen rikkomisten vaikutus oli "Kreikan lauttaliikenne" -tapauksessa, joka liittyi hintojen vahvistamiseen, vähäisempi kuin nyt tarkasteltavassa asiassa.
- 136 Kyseisen asian osapuolet eivät ensinnäkään olleet toteuttaneet kaikkia lainvastaisia sopimuksia, ja ne kilpailivat hinnoilla myöntämällä alennuksia.

- 137 Toiseksi Kreikan viranomaiset olivat kilpailusääntöjen rikkomisen aikana kehottaneet varustamoja nostamaan hintoja korkeintaan inflaatioprosentin verran, minkä johdosta hinnat kuuluivat yhteisön alhaisimpiin jäsenmaasta toiseen suuntautuvien merikuljetusten joukossa. Kantaja ei ole kuitenkaan millään tavoin osoittanut, että tilanne olisi tässä tapauksessa tällainen.
- 138 Kolmanneksi todettakoon, että vaikka matkustajamäärä kolmella reitillä, joilla rikkomiset oli havaittu ”Kreikan lauttaliikenne” -tapauksessa (Ancona–Patras, Bari–Patras ja Brindisi–Patras), on verrattavissa reittien Kööpenhamina–Tukholma, Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt matkustajamäärään, on kuitenkin muistettava, että tässä tapauksessa markkinoiden jakaminen SAS:n ja Maersk Airin kesken vaikutti myös moniin muihin reitteihin. Varmistamalla, että Maersk Air ei kilpailisi SAS:n kanssa Kööpenhaminasta lähtevillä tai sinne saapuvilla reiteillä ja että SAS ei kilpailisi Maersk Airin kanssa Billundista lähtevillä tai sinne saapuvilla reiteillä, SAS:n ja Maersk Airin horisontaaliset markkinoiden jakoa koskevat sopimukset rajoittivat kilpailua monilla Tanskasta lähtevillä tai sinne saapuvilla reiteillä, mukaan lukien Tanskan ja muiden jäsenvaltioiden väliset reitit, Tanskan ja ETA-maiden väliset reitit sekä Tanskan ja muun maailman väliset reitit. Koska SAS ja Maersk Air ovat Tanskan tärkeimmät lentoyhtiöt ja Kööpenhamina ja Billund ovat maan päälentoasemat, markkinajaon seuraukset tuntuvat kaikkialla ETA:ssa ja muualla, toisin kuin ”Kreikan lauttaliikenne” -tapauksessa.
- 139 On vielä täsmennettävä, että komissio arvioi ”Kreikan lauttaliikenne” -tapauksessa tekemässään päätöksessä, että hintasopimus oli luonteeltaan erittäin vakava kilpailusääntöjen rikkominen ja että se katsoi ainoastaan erityisten seikkojen perusteella, että kyseessä oli ”vakava” rikkominen. Kuten ”Kreikan lauttaliikenne” -tapauksessa tehdyn päätöksen 148 perustelukappaleesta ilmenee, ne kolme seikkaa, joiden vuoksi komissio tuolloin lievensi kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta, eivät ole olemassa nyt käsiteltävässä asiassa. Kantaja ei kiistä sitä, että kaksi ensimmäistä seikkaa puuttuu tässä tapauksessa (eli se, että osapuolet olivat sopimuksesta huolimatta käyneet hintakilpailua, ja se, että hinnat olivat kansallisten viranomaisten painostuksesta pysyneet yhteisön alhaisimpina). Kuten edellä on todettu, kantaja tekee virheen vedotessaan kolmanteen seikkaan, koska tässä

tapauksessa kilpailusääntöjen rikkominen on maantieteellisesti laajempi kuin rikkominen, josta määrättiin seuraamus "Kreikan lauttaliikenne" -tapauksessa tehdyssä päätöksessä.

### Kilpailusääntöjen rikkomisten luonnehtimista koskeva päätelmä

140 Edellä esitetystä ilmenee, että sen lisäksi, että "Kreikan lauttaliikenne" -tapaus ei ole pätevä peruste nyt käsiteltävän asian kohteena olevien kilpailusääntöjen rikkomisten uudelleen luonnehtimiseksi vaan päinvastoin pikemminkin vahvistaa sen, että kilpailusääntöjen rikkomisen luonnehtiminen "erittäin vakavaksi" on ollut perusteltua, koska ensinnäkään tässä tapauksessa ei ole niitä erityisiä seikkoja, joiden perusteella kilpailusääntöjen rikkomista voitiin lieventää "Kreikan lauttaliikenne" -tapauksessa, ja koska toiseksi riidanalaiset kilpailusääntöjen rikkomiset ovat maantieteellisesti huomattavasti laajempia.

141 Näin ollen komissio on perustellusti kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen, merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden koon ja rikkomisesta markkinoihin aiheutuvien vaikutusten perusteella päätellyt, että SAS ja Maersk Air ovat rikkoneet kilpailusääntöjä erittäin vakavalla tavalla.

142 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa kantajan muillakaan perusteluilla.

143 Ensinnäkin väitteestä, jonka mukaan se, että komissio on vahvistanut Maersk Airin osalta sakkolaskelman lähtökohdaksi 14 miljoonaa euroa, merkitsisi sitä, että kilpailusääntöjen rikkomista olisi pidettävä "vakavana" eikä "erittäin vakavana", koska suuntaviivoissa on vahvistettu "erittäin vakavana" pidettävien kilpailusääntöjen rikkomisten osalta sakon vähimmäismääräksi 20 miljoonaa euroa, on riittävää

todeta, että kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus määrittää sakon suuruuden eikä päinvastoin. Kuten edellä on todettu, komissio on menetellyt perustellusti päätellessään riidanalaisen päätöksen 102 perustelukappaleessa, että SAS:n ja Maersk Airin välisellä markkinoiden jakamista koskeneella sopimuksella rikottiin erittäin vakavalla tavalla yhteisön kilpailuoikeutta.

144 Väitteestä, jonka mukaan kantajalle ei olisi koitunut lainvastaisia voittoja kilpailusääntöjen rikkomisten ansiosta eikä komissio siten olisi saanut soveltaa suuntaviivojen määräystä, jonka nojalla se voi ”raskauttavien asianhaarojen vuoksi korottaa sakkojen määrää, jotta se ylittäisi kilpailusääntöjen rikkomisen avulla kertyneiden laittomien voittojen määrän”, on aluksi todettava, että tämä väite perustuu sekä suuntaviivojen että riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan. Suuntaviivojen 2 kohdan viidennessä luetelmakohtassa näet määrätään raskauttavien asianhaarojen vuoksi eikä kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arvioimiseksi mahdollisuudesta korottaa seuraamusta, jotta se ylittäisi kilpailusääntöjen rikkomisen avulla kertyneiden laittomien voittojen määrän. Kuten riidanalaisen päätöksen 116 perustelukappaleessa on nimenomaisesti todettu, asiaan ei liity tässä tapauksessa raskauttavia seikkoja, joten komissio ei ole korottanut kantajalle määrättyä sakkoa sille kertyneiden laittomien voittojen perusteella. Tästä seuraa, että väite on hylättävä.

145 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien tutkii kuitenkin vielä tämän perustelun, ei kuitenkaan sellaisena, että sillä pyrittäisiin osoittamaan, että kilpailusääntöjen rikkomista ei olisi saanut pitää ”erittäin vakavana”, vaan erillisenä kanneperusteena, jonka mukaan kantajan sakko vahvistettiin liian suureksi, koska se perustui virheelliseen oletamaan siitä, että Maersk Airin vetäytymisestä reitiltä Kööpenhamina–Tukholma olisi koitunut sille vuosittain — — DKK:n lisätulot.

146 Tässä yhteydessä on muistettava, että oikeuskäytännön (edellä 75 kohdassa mainitussa asiassa CMA CGM ym. v. komissio annetun tuomion 340 kohta ja edellä 64 kohdassa mainitussa asiassa Deutsche Bahn v. komissio annetun tuomion 217 kohta) mukaan se, että yritys ei ole hyötynyt millään tavoin kilpailusääntöjen rikkomisesta, ei estä sakon määräämistä, koska muuten sakot menettäisivät ehkäisevän vaikutuksensa (asia C-219/95 P, Ferriere Nord v. komissio, tuomio 17.7.1997, Kok. 1997, s. I-4411, 46 ja 47 kohta). Tästä seuraa, että kun komissio

määrää sakkoja, sen ei tarvitse näyttää toteen, että kilpailusääntöjen rikkomisesta on aiheutunut lainvastaista hyötyä asianomaisille yrityksille, eikä vastaavasti ottaa huomioon sitä, että kyseisestä kilpailusääntöjen rikkomisesta ei ole koitunut hyötyä (yhdistetyt asiat T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, Kok. 2000, s. II-491, jäljempänä ns. sementtitapaus, 4881 kohta).

- 147 Suuntaviivojen 5 kohdan b alakohtaan sisältyy useita yleisiä huomautuksia, ja sen mukaan ”sen jälkeen kun — — laskelmat on tehty, on syytä tarkastella olosuhteiden mukaan tiettyjä objektiivisia tietoja, kuten erityistä taloudellista ympäristöä, rikkomiseen syyllystyneiden mahdollisesti saamia taloudellisia tai rahoituksellisia etuja — —, jotta voitaisiin lopullisesti mukauttaa suunniteltujen sakkojen määrä”. Aikaisemmin on jo katsottu, että tällaiset toteamukset eivät kuitenkaan merkitse sitä, että komissio olisi velvoittautunut jatkossa näyttämään kaikissa tilanteissa toteen todettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen liittyvän taloudellisen hyödyn sakon määrän vahvistamiseksi. Niistä ilmenee ainoastaan sen halu ottaa tämä seikka paremmin huomioon ja pitää sitä sakkojen laskentaperusteena siltä osin kuin se on kyennyt arvioimaan sitä edes summittaisesti (ns. sementtitapaus, tuomion 4885 kohta).
- 148 On siis aluksi tutkittava, onko riidanalaisessa päätöksessä todellisuudessa otettu huomioon yhteisjärjestelyn osapuolten kilpailusääntöjen rikkomisista saama hyöty rikkomisen vakavuutta määritettäessä.
- 149 Tässä yhteydessä on muistettava, että komissio totesi aluksi 92 ja 93 perustelukappaleessa otsikolla ”Rikkomisen varsinainen vaikutus”, joka kuuluu kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta käsittelevään jaksoon, että ”rikkomisen näkyvimmat seuraukset olivat seuraavat: Maersk Air vetäytyi Kööpenhaminan ja Tukholman väliseltä reitiltä — — SAS vetäytyi Kööpenhamina–Venetsia-reitiltä ja osana sopimuskokonaisuutta se vetäytyi myös Billundin ja Frankfurtin väliseltä reitiltä — — Kööpenhaminan ja Tukholman [välisellä] reitillä SAS lisäsi markkinaosuuttaan sopimuksen voimaantuloa edeltävän vuoden — — prosentista noin — —



prosenttiin”. Nämä vaikutukset ovat kiistattomia ja osoittavat jo sellaisenaan, että SAS kiistatta hyötyi kilpailusääntöjen rikkomisesta lisäämällä markkinaosuuttaan. Komissio jatkaa riidanalaisen päätöksen 94 perustelukappaleessa, että ”neuvotteluvaiheessa osapuolet laskivat, että jos Maersk Air ei liikennöisi Tukholmaan ja Osloon, SAS:n vuosituotto kasvaisi matkustajavolyymin ja mahdollisen 100 Tanskan kruunun hinnankorotuksen johdosta noin — — miljoonaa Tanskan kruunua (eli — — miljoonaa euroa)”, ja 95 perustelukappaleessa, että ”koska SAS:n ja Maersk Airin välinen markkinoiden jako vaikuttaa moniin Tanskasta [lähteisiin] ja sinne saapuviin reitteihin, komissio katsoo, että SAS:n rikkomisesta saama hyöty ylittää mainitun arvion”. Tästä seuraa, että komission voidaan katsoa ottaneen tietyissä määrin huomioon yhteisjärjestelyn osapuolten kilpailusääntöjen rikkomisista saaman hyödyn, mutta tätä seikkaa ei voida pitää sakon määrittämisen lähtökohtana vaan enintään tekijänä, joka on otettu huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta määritettäessä, jolloin sillä on voinut olla tietty osuus sakkolaskelmassa.

150 Kantaja kiistää, että sen tulot olisivat kasvaneet vuositasolla kilpailusääntöjen rikkomisen vuoksi noin — — DKK:lla.

151 Tässä yhteydessä on korostettava ensinnäkin, että riidanalaisen päätöksen 94 perustelukappaleessa todetaan ainoastaan, että ”neuvotteluvaiheessa osapuolet laskivat — —”. Kyseessä ei siis ole komission vaan osapuolten itsensä sopimuksista neuvotellessaan tekemä laskelma.

152 Toiseksi, kuten riidanalaisen päätöksen 53 perustelukappaleesta ilmenee, tämä laskelma sisältyy projektipäällikköryhmän (SAS/Maersk Air) 25.8.1998 pidetystä kokouksesta laadittuun pöytäkirjaan. Toisin kuin kantaja väittää, kyseessä ei siis ole ”huomautus, jonka Maersk Airin edustaja oli umpimähkään esittänyt”, vaan sellaisesta kokouksesta laadittu pöytäkirja, johon SAS osallistui.

- 153 Kolmanneksi on todettava, että vaikka kantaja väittää, että tämä laskelma sisältyi Maersk Airin laatimaan asiakirjaan ja että SAS ei ollut sitä missään vaiheessa hyväksynyt, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin annetuista vastauksista ilmenee kuitenkin, että tämä asiakirja oli liitetty väitetiedoksiantoon ja että väitetiedoksiannossa kuvatut tosiseikat ja kilpailusääntöjen rikkomiset olivat osapuolten tiedossa.
- 154 Neljänneksi kantaja väittää, että tämän tiedon osoittaa virheelliseksi myös se, että reitillä Kööpenhamina–Tukholma sovelletut lentohinnat eivät ole kehittyneet eri tavoin kuin lentohinnat vastaavilla reiteillä, jotka eivät ole olleet yhteisjärjestelyn kohteena. Tämä väite on jo hylätty huomautuksissa, jotka koskevat kilpailusääntöjen rikkomisten todellisia vaikutuksia, muun muassa sillä perusteella, että ei voida katsoa, että yhteisjärjestely ei koskisi reittejä Kööpenhamina–Oslo ja Tukholma–Oslo, kun otetaan huomioon ensinnäkin markkinoiden jakamisesta tehty yleinen sopimus ja toiseksi se, että riidanalaisen päätöksen 53 perustelukappaleessa siteeratun 25.8.1998 pidetystä kokouksesta laaditun pöytäkirjan mukaan Maersk Air sitoutui pysymään poissa Oslost.
- 155 Viidenneksi kantaja väittää vastauskirjelmässään, että — — DKK:n arvio pitäisi alentaa — — DKK:uun, koska reitti Kööpenhamina–Oslo ei ollut missään vaiheessa markkinoiden jakamisesta tehdyn sopimuksen kohteena. Kuten komissio perustellusti korostaa, tätä väitettä ei voida hyväksyä, koska sillä kyseenalaistetaan markkinoiden jakamisesta tehdyn yleisen sopimuksen olemassaolo tai laajuus ja koska kantaja ei ole kiistänyt tosiseikkoja eikä kilpailusääntöjen rikkomisia. Kantaja ei ole myöskään osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että tämä reitti ei olisi ollut markkinajaon kohteena.
- 156 Kuudenneksi väite on joka tapauksessa hylättävä sen vuoksi, että kantaja tyytyy ainoastaan kiistämään kilpailusääntöjen rikkomisesta saadun hyödyn olemassaolon esittämättä kuitenkaan tästä mitään näyttöä. Kuten edellä on todettu, komissio on sitä vastoin vedonnut kantajan tätä vastustamatta siihen, että osapuolten ennusteet osoittautuivat paikkansapitäviksi, koska SAS:lle vuodelta 1998 koitunut 27 miljoonan DKK:n suuruinen tappio muuttui seuraavana vuonna 36 miljoonan DKK:n ja vuonna 2000 156 miljoonan DKK:n suuruisiksi voitoksi.

157 Edellä esitetyn perusteella kanneperuste, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisia olisi pitänyt pitää ”vakavina” eikä ”erittäin vakavina”, on hylättävä.

— Liikevaihdon huomioon ottaminen

158 Kantaja arvostelee tämän ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä komissiota vielä siitä, että se on laskenut sakon liikevaihdon perusteella, vaikka suuntaviivoissa ei viitata liikevaihtoon millään tavoin, ja tehnyt virheen verratessaan SAS-konsernin konsolidoitua liikevaihtoa Maersk Airin liikevaihtoon ottamatta huomioon sitä, että Maersk Air kuuluu A. P. Møller -konserniin.

159 On todettava, että tällä väitteellä ei ole merkitystä tämän kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuutta koskevan ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutkii sen kuitenkin jäljempänä erillisenä kanneperusteena.

160 Aluksi on muistettava, että suuntaviivoilla on otettu käyttöön uusi lähestymistapa sakkojen laskemiseen. Kun komission aikaisemman käytännön mukaan sakko laskettiin osuutena asianomaisten yritysten liikevaihdosta, suuntaviivat perustuvat pikemminkin kiinteämääräisten summien periaatteeseen, koska sakon erityinen lähtökohta määritetään absoluuttisena lukuna kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden perusteella, sitä korotetaan tämän jälkeen sen keston perusteella ja lopuksi otetaan huomioon raskauttavat tai lieventävät seikat. Tämä menetelmä on nimenomaisesti hyväksytty oikeuskäytännössä (ks. erityisesti ns. grafiittielektrodi-tapaus, tuomion 189–193 kohta). Suuntaviivojen mukaisessa menetelmässä liikevaihto on ainoastaan toissijainen peruste, jonka perusteella voidaan mukauttaa sakkoa suuntaviivoissa kilpailusääntöjen rikkomisten eri luokkien (”vakavaa vähäisemmät”, ”vakavat” ja ”erittäin vakavat”) osalta määrättyjen summien puitteissa.

161 Toisin kuin kantaja väittää, kuten riidanalaisen päätöksen 87–103 perustelukappaleesta ilmenee, komissio ei ole käyttänyt laskentatapaa, joka perustuisi asianomaiseen liikevaihtoon, vaan on lähtenyt liikkeelle kilpailusääntöjen rikkomisen luonnehdinnasta — tässä tapauksessa sitä on pidetty ”erittäin vakavana” — ja ottanut sen jälkeen suuntaviivojen mukaisesti riidanalaisen päätöksen 104–106 perustelukappaleessa huomioon molempien yritysten lainvastaisen käyttäytymisen todelliset vaikutukset ja sen, että niiden kokoero oli huomattava.

162 Vaikka komissio on katsonut nimenomaisesti, että osapuolet olivat rikkoneet kilpailusääntöjä samalla tavoin, ja vaikka sopimus oli sinänsä tasapainossa, koska sillä pyrittiin lähtökohtaisesti hankkimaan molemmille yrityksille samansuuruisia hyötyä, se on riidanalaisen päätöksen 104 perustelukappaleen mukaisesti ottanut huomioon seuraavat seikat:

”— SAS on Skandinavian suurin lentoyhtiö, kun taas Maersk Air on huomattavasti pienempi. SAS:n liikevaihto vuonna 2000 oli 4 917 miljoonaa euroa, kun Maersk Airin liikevaihto samana vuonna oli 10,7 kertaa pienempi (458,6 miljoonaa euroa). Tanskasta kertynyt SAS:n liikevaihto (757,6 miljoonaa euroa) on silti 1,65 kertaa suurempi kuin Maersk Airin liikevaihto.

— Sopimus lisäsi SAS:n markkinavoimaa: ensiksi sopimuksen piiriin kuuluivat reitit, jotka liitettiin SAS:n reittiverkkoon yhteistunnuksia käyttämällä (SAS:n tunnuksot lisättiin Maersk Airin reiteille, mutta Maersk Airin tunnuksia ei lisätty SAS:n reiteille); toiseksi SAS:n kanta-asiakasohjelmaa voitiin käyttää Maersk Airin reiteillä sekä pisteiden hankinnassa että niiden käyttämisessä.”

- 163 Komissio arvioi näin ollen riidanalaisen päätöksen 105 perustelukappaleessa, että ”SAS:n rikkomisia painotetaan enemmän kuin Maersk Airin rikkomisia” mutta että tämä ”ei kuitenkaan tarkoita sitä, että näiden yhtiöiden sakkojen suhde vastaisi tarkasti niiden liikevaihtojen suhdetta”. Koska yhteisjärjestelyn osapuolet olivat erikokoisia ja sakko oli vahvistettava riittävän varoittavalle tasolle, komissio vahvisti riidanalaisen päätöksen 106 perustelukappaleessa sakkojen lähtökohdaksi 35 miljoonaa euroa SAS:n ja 14 miljoonaa euroa Maersk Airin osalta.
- 164 Riidanalaisen päätöksen näistä kohdista ilmenee, että toisin kuin kantaja väittää, komissio ei ole laskenut sakkoa kokonaisliikevaihdon perusteella merkityksellisiltä markkinoilta saadun eli Tanskaan liittyvän liikevaihdon sijasta, vaan se on ottanut huomioon tiedot, jotka liittyvät molempiin liikevaihtoihin, minkä perusteella se on tietyssä määrin muuttanut yhteisjärjestelyn kummallekin osapuolelle, jotka olivat syyllistyneet samantyyppiseen rikkomiseen, määrätyn sakon lähtökohtaa.
- 165 Tässä yhteydessä on muistettava, että oikeuskäytännöstä ilmenee, että komissiolla on laaja harkintavalta sakkojen vahvistamisessa ja että se voi muun muassa käyttää asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella eri tyyppisiä liikevaihtoja. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien on muistuttanut, että ainoa asetuksen N:o 17/15 artiklan 2 kohtaan sisältyvä nimenomainen viittaus liikevaihtoon koskee sitä ylärajaa, jota sakon määrä ei voi ylittää, ja että tämän ylärajan tarkoitetaan liittyvän kokonaisliikevaihtoon (edellä 32 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat *Musique Diffusion française* ym. v. komissio, tuomion 119 kohta), ja katsonut, että ”tätä rajaa noudattaen komissio voi lähtökohtaisesti vahvistaa sakon haluamansa maantieteellisen alueen ja tuotteiden pohjalta lasketun liikevaihdon perusteella (ns. sementtitapaus, tuomion 5023 kohta), eikä se ole velvollinen ottamaan huomioon juuri kokonaisliikevaihtoa tai relevanteilta maantieteellisiltä markkinoilta tai tuotemarkkinoilta saatua liikevaihtoa”, ja että ”vaikka suuntaviivoissa ei säädetä siitä, että sakot olisi laskettava tietyn liikevaihdon perusteella, niiden kanssa ei ole myöskään ristiriidassa se, että tällainen liikevaihto otetaan huomioon, kunhan komission valintaan ei liity ilmeistä arviointivirhettä” (ns. grafiittielektrodi-tapaus, tuomion 195 kohta).

- 166 Tästä seuraa, että komissio saa sakon suuruutta määrittäessään vapaasti ottaa huomioon haluamansa liikevaihdon, kunhan se ei vaikuta tapaukseen liittyvien olosuhteiden perusteella kohtuuttomalta. Oikeuskäytännössä on myös katsottu, että komissio ei ole määrittäessään sakkoja kulloisenkin rikkomisen vakavuuden ja keston perusteella velvollinen varmistamaan tapauksissa, joissa sakkoja määrätään useille yrityksille samasta rikkomisesta, että kunkin yrityksen osalta lasketut sakkojen lopulliset määrät heijastavat yritysten välisiä eroavaisuuksia näiden kokonaisliikevaihdon osalta (edellä 75 kohdassa mainitussa asiassa CMA CGM ym. v. komissio annetun tuomion 385 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 167 Koska kantaja ei ole osoittanut, että komissio olisi tehnyt ilmeisen arviointivirheen, eikä edes osoittanut, missä mielessä sen tekemä valinta olisi ollut kohtuuton, väite on hylättävä.
- 168 Ylimääräisenä toteamuksena on esitettävä, että kun sakkojen lähtökohdaksi vahvistettiin 35 miljoonaa euroa SAS:n osalta ja 14 miljoonaa euroa Maersk Airin osalta, tämä vastaa 4,62:ta prosenttia SAS:n Tanskasta saadusta liikevaihdosta ja 3,05:tä prosenttia Maersk Airin vastaavasta liikevaihdosta tai 0,7:ää prosenttia SAS:n ja 3,05:tä prosenttia Maersk Airin kokonaisliikevaihdosta. Mikäli otetaan huomioon Tanskasta saatu liikevaihto, kantajalle on siis määrätty hieman ankarampi seuraamus kuin Maersk Airille (4,62 prosenttia kantajan osalta, 3,05 prosenttia Maersk Airin osalta), mutta jos otetaan huomioon kokonaisliikevaihto, kantajan seuraamus on huomattavasti lievempi kuin Maersk Airin (0,7 prosenttia kantajan osalta, 3,05 prosenttia Maersk Airin osalta). Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee ensinnäkin, että komissio on pikemminkin nojautunut, kuten sen sallitaan tekevän, molempiin liikevaihtoihin, ja toiseksi, koska yhteisjärjestelyn osapuolet ovat rikkoneet kilpailusääntöjä samalla tavoin ja saaneet siitä yhtä suurta hyötyä ja koska suuntaviivoissa nojaudutaan kiinteämääräisten sakkojen periaatteeseen, jonka mukaan sakko määritetään kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden sekä asianosaisten yritysten liikevaihdon perusteella, tässä tapauksessa huomioon otettuun lähtökohtaan ei näytä liittyvän ilmeistä arviointivirhettä, eikä se ole yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastainen.

- 169 Kantaja näyttää arvostelevan sitä, että komissio on ottanut huomioon kokonaisliikevaihdon eikä Tanskasta saatua liikevaihtoa. Tässä yhteydessä on muistutettava siitä, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komissio voi laskiessaan yrityksen sakkoa ottaa huomioon muun muassa yrityksen koon ja sen taloudellisen vallan (ks. edellä 32 kohdassa mainitut yhdistetyt asiat *Musique Diffusion française ym. v. komissio*, tuomion 120 kohta ja asia *T-48/98, Acerinox v. komissio*, tuomio 13.12.2001, Kok. 2001, s. II-3859, 89 ja 90 kohta). Lisäksi oikeuskäytännössä on hyväksytty se, että kokonaisliikevaihdolla on merkitystä yhteisjärjestelyn jäsenten taloudellisen kapasiteetin mittaamisessa (asia *C-281/98 P, Sarrió v. komissio*, tuomio 16.11.2000, Kok. 2000, s. I-9991, 85 ja 86 kohta). Tämän lisäksi komissio ei ole nojautunut yksinomaan kokonaisliikevaihtoon, joten väite on hylättävä.
- 170 Todettakoon lopuksi, että koska kantajan väitteellä, vaikka sitä ei olekaan ilmaistu selvästi, pyrittiin pikemminkin arvostelemaan sitä, että komissio ei ole ottanut huomioon *Maersk Airin* kuulumista *A. P. Møller -konserniin*, on riittävää todeta, kuten komissio on perustellusti korostanut, että *A. P. Møller -konsernin* muut yhtiöt toimivat ensinnäkin muilla aloilla kuin lentoliikenteen alalla, kuten laivanvarustus- ja energia-alalla, ja toiseksi komissio on ottanut huomioon *Maersk Airin* kuulumisen tähän konserniin hylätessään riidanalaisen päätöksen 118 perustelukappaleessa sen, että olisi olemassa lieventävä seikka sen perusteella, että se oli syyllistynyt rikkomiseen ensimmäistä kertaa. Vaikka katsottaisiinkin, että komissio on tehnyt *Maersk Airin* eduksi virheen unohtaessaan ottaa huomioon sen kuulumisen *A. P. Møller -konserniin*, tämä seikka ei missään tapauksessa voi olla pätevä peruste alentaa kantajalle määrättyä sakkoa, koska kukaan ei voi vedota toisen hyväksi tapahtuneeseen lainvastaisuuteen.
- 171 Edellä esitetyn perusteella ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä esitetyt väitteet ja perustelut on hylättävä.

*Toinen kanneperuste, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisen kesto on arvioitu virheellisesti*

#### Asianosaisten lausumat

- 172 Kantaja väittää, että komission arvio, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomiset kestivät 5.9.1998 ja 15.2.2001 välisen ajan, on virheellinen.
- 173 Kantaja vetoaa kilpailusääntöjen rikkomisten alkamispäivän osalta siihen, että 5.9.1998 päivättyä tilanneraporttia, joka koski SAS:n ja Maersk Airin mahdollista yhteistyötä, ei voida pitää EY 81 artiklassa tarkoitettuna sopimuksena, vaikka siinä sovitaan periaatteessa useista seikoista, jotka pantiin myöhemmin täytäntöön. SAS:n ja Maersk Airin kesken sovittu markkinajako liittyi kantajan mukaan läheisesti 8.10.1998 päivättyyn yhteistyösopimukseen, eikä sillä ole itsenäistä asemaa. Kantaja väittää, että 5.9.1998 päivätty tilanneraportti ei ollut sopimus eikä yhdenmukaistettu menettelytapa, koska siinä viitattiin ainoastaan yhteen mahdolliseen tulevaan toimenpiteeseen, jonka toteuttaminen edellytti lopullisen sopimuksen tekemistä. Kilpailusääntöjen rikkomiset ovat siten voineet kantajan mielestä alkaa aikaisintaan osapuolten yhteistyösopimuksen tekopäivänä eli 8.10.1998.
- 174 Lisäksi kantaja väittää vastauskirjelmässään, että oli pa kilpailusääntöjen rikkomisen kesto mikä hyvänsä, komission tehtävänä on määrittää sopimuksen kilpailunvastaisten vaikutusten kesto eikä kilpailusääntöjen rikkomisen kesto, kun se vahvistaa sakan suuruuden. Tässä tapauksessa päätöksen kohteena olleella sopimuksella ei kantajan mukaan ole ollut kilpailunvastaisia vaikutuksia ennen 8.10.1998, riippumatta siitä, mitä päätelmiä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuim tekee sopimuksen kestosta.



- 175 Kantaja väittää kilpailusääntöjen rikkomisen päättymispäivän osalta lopettaneensa välittömästi komission paikan päällä 15.6.2000 tekemän tarkastuksen jälkeen kaikki EY 81 artiklan 1 kohdan vastaiset menettelytavat Maersk Airiin nähden. Se vetoaa tässä yhteydessä siihen, että kaikki Maersk Airin kanssa sovitut kokoukset peruutettiin tai ne pidettiin valvotussa ympäristössä, ja sen oman yrityksen lakimiehet ja ulkopuoliset lakimiehet antoivat sille neuvoja siitä, olivatko Maersk Airin kanssa suunnitellut yhteydenotot sallittuja.
- 176 Maersk Airin komissiolle ja SAS:lle osoittamissa 21.8.2000 päivätyissä kirjeissä ilmaistaan joka tapauksessa kantajan mukaan selvästi se, että Maersk Air sitoutui lopettamaan kaiken hintojen vahvistamiseen tai markkinoiden jakamiseen liittyneen yhteistyön.
- 177 Kantaja huomauttaa, että markkinoiden jakamiseen liittyvät kilpailusääntöjen rikkomiset lopetetaan jo sillä, että osapuolten kesken sovitut rajoitukset poistetaan, ja että yhteisjärjestelyn osapuolilla ei ole mitään velvollisuutta ryhtyä aktiivisiin toimenpiteisiin puutteellisesti toimivien markkinoiden elvyttämiseksi.
- 178 Kun otetaan huomioon sopimuksen toisen osapuolen eli Maersk Airin yksipuolinen vetäytyminen, EY 81 artiklaa ei kantajan mukaan olisi 21.8.2000 lähtien enää voitu soveltaa, vaikka SAS olisi tuolloin halunnut jatkaa sopimuksen noudattamista.
- 179 Kantajan mielestä komissio ei voi kieltäytyä ottamasta huomioon 21.8.2000 päivätyä Maersk Airin yksipuolista julistusta todisteena sen luopumisesta, koska se ei ollut tuolloin vielä lähettänyt väitetiedoksiantoaan. On myös epä johdonmukaista, että komissio pitää tärkeänä SAS:n Maersk Airille osoittamaa 15.2.2001 päivätyä kirjettä, mutta ei ota huomioon samanlaista 21.8.2000 päivätyä kirjettä, jonka Maersk Air osoitti SAS:lle. Tällainen laiminlyönti merkitsee kantajan mukaan sitä, että komissio ei ole noudattanut velvollisuuttaan ottaa sille toimitetut tiedot huomioon.

- 180 Kantaja arvioi, että komissio on näin ollen tehnyt virheen soveltaessaan sakon määrään 25 prosentin korotusta eikä 17 prosentin korotusta, jota olisi sen mukaan pitänyt soveltaa, mikäli päivämäärät 8.10.1998 ja 15.6.2000 olisi otettu huomioon.
- 181 Komissio väittää toisen kanneperusteen olevan perusteeton.

#### Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 182 Kantaja kiistää kilpailusääntöjen rikkomisen alkamis- ja päättymispäiviin liittyvien komission päätelmien paikkansapitävyyden.
- 183 On todettava, että komissio on perustellusti ottanut huomioon päivämäärän 5.9.1998 kilpailusääntöjen rikkomisen alkamispäivänä. Riidanalaisen päätöksen 50 perustelukappaleessa siteeratussa 5.9.1998 päivätyssä tilanneraportissa todetaan näet seuraavaa:

”Koska katsotaan, että yhteistunnusten käyttö ja Maersk Airin osallistuminen Eurobonus-ohjelmaan CPH–STO-reitillä on mahdotonta ainakin ensimmäisessä vaiheessa (kesästä 1999 talveen 1999/2000) ja mahdollisesti pitemmän ajan, ja koska on suurena vaarana, että EU tutkii Maersk Airin ja SAS:n yhteistyön tai asettaa sen suhteen vaatimuksia, jos kaikki [Maersk Airin ja SAS:n edustajien] suullisen

periaatesopimuksen osat toteutetaan yhdellä kertaa kesällä 1999, suostumme periaatteessa muuttamaan eräitä suullisen periaatesopimuksen osia — — Näin ollen on päästy sopimukseen seuraavista seikoista:

a) Maersk Air lopettaa lennot CPH–STO- ja CPH–GVA-reiteillä 28 päivänä maaliskuuta 1999.”

184 Tästä asiakirjasta ilmenee selvästi, että osapuolet olivat tehneet sopimuksen jo 5.9.1998, vaikka se pantiin täytäntöön vasta myöhemmin erityisesti sen vuoksi, että se ei herättäisi komissiossa epäilyksiä, ja että yhteisjärjestelyn osapuolet olivat tuolloin menettäneet riippumattomuutensa.

185 Lisäksi kantajan väite, jonka mukaan tämä markkinajako liittyi läheisesti 8.10.1998 päivättyyn yhteistyösopimukseen, on hylättävä, koska kantaja ei ole esittänyt tästä mitään näyttöä.

186 Samoin väite, jonka mukaan komission olisi pitänyt ottaa huomioon pikemminkin kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutusten kesto kuin itse kilpailusääntöjen rikkomisen kesto, on ilmeisen perusteeton, koska jo pelkkä sellaisen sopimuksen tekeminen, jonka tarkoituksena on kilpailun rajoittaminen EY 81 artiklan 1 kohdan vastaisella tavalla, merkitsee tämän määräyksen rikkomista, ilman että se millään tavoin riippuisi sopimuksen täytäntöönpanosta (asia 246/86, Belasco ym. v. komissio, tuomio 11.7.1989, Kok. 1989, s. 2117, 15 kohta).

187 Riidanalaisen päätöksen 108 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että Maersk Air oli myöntänyt väitetiedoksiintoon antamassaan vastauksessa, että kilpailusääntöjen rikkomiset olivat alkaneet 5.9.1998.

188 Tästä seuraa, että väite, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisen alkamispäivä olisi vahvistettu virheellisesti, on selvästi hylättävä.

189 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korostaa lisähuomautuksena, että kilpailusääntöjen rikkominen näyttää alkaneen jopa aikaisemmin, koska osapuolet sopivat 5.9.1998 muutoksista suullisen sopimuksensa tiettyihin osiin. Myös 8.1.1998 päivätyssä Maersk Airin asiakirjassa, joka mainitaan riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleessa, viitataan vuoden 1998 kestäneisiin neuvotteluihin ja yhteisjärjestelyn osapuolten tärkeimpään yhteiseen tavoitteeseen määritellä, millä reiteillä kumpikin lentoyhtiö liikennöisi, ja siinä todetaan, että SAS vaati Maersk Airia "rajoittamaan Kööpenhaminasta lähtevien reittien kehittämisen siihen, mitä yhteisesti sovitaan".

190 Kantaja väittää kilpailusääntöjen rikkomisen päättymispäivän osalta lähinnä, että komission olisi pitänyt ottaa huomioon tarkastuspäivä eli 15.6.2000, koska kantaja lopetti tuolloin kaikki kielletyt menettelytavat.

191 Tämä väite on hylättävä.

192 Kantaja ei ensinnäkään esitä tästä mitään todisteita vaan tyytyy väittämään, että kyseisestä hetkestä lähtien kaikki Maersk Airin kanssa sovitut kokoukset peruutettiin tai ne pidettiin sen lakimiesten läsnä ollessa.

- 193 Toiseksi se, että "kiellettyjä kokouksia" ei enää pidetty, mikäli tämä oletetaan toteen näytetyksi, ei voi osoittaa, että markkinoiden jakamisesta tehdyt ja täytäntöön pannut sopimukset olisivat päättyneet.
- 194 Kolmanneksi kantajan lakimiesten läsnäoloa ei voida pitää takeena siitä, että nämä kokoukset olivat täysin laillisia. Tässä yhteydessä on korostettava, että muun muassa riidanalaisen päätöksen 89 perustelukappaleesta ilmenee, että yhteisjärjestelyn osapuolten lakimiehet olivat tietoisesti tukeneet kiellettyjen sopimusten täytäntöönpanoa. Esimerkiksi 14.8.1998 pidetyn projektipäälliköiden kokouksen pöytäkirjassa mainitaan, että "asiakirjojen osat, jotka rikkovat [EY 81] artiklan 1 kohtaa, vaikka niistä ei voida sopia eikä niitä voida kirjata paperille, — — on joka tapauksessa esitettävä kirjallisessa muodossa ja talletettava kummankin osapuolen juristien toimistoihin". Toisen pöytäkirjan mukaan SAS:n edustaja oli huolissaan "tilanne-raportin edelleen jakamisesta sen nykyisessä muodossa" ja halusi "muuttaa sitä ja poistaa eräitä osia lakimiesten suositusten mukaisesti".
- 195 Kantaja väittää toiseksi, että Maersk Airin komissiolle ja SAS:lle osoittamissa 21.8.2000 päivätyissä kirjeissä ilmaistaan selvästi Maersk Airin sitoutuminen lopettamaan yhteistyö kokonaan.
- 196 Näitä kirjeitä ei kuitenkaan voida pitää sopimuksen päättämisenä tai näyttönä sopimuksen päättämisestä.
- 197 Maersk Air toteaa ensinnäkin komissiolle osoittamassaan 21.8.2000 päivätyssä kirjeessä ainoastaan, että "kuten 10 päivänä elokuuta 2000 pidetyssä kokouksessa sanottiin, Maersk Air A/S on välittömästi lopettanut kaiken markkinoiden jakamista

ja hintojen vahvistamista koskeneen yhteistyön SAS:n kanssa, ja tällä kirjeellä voin vahvistaa tämän Maersk Air A/S:n kannan”. Kuten komissio on perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 112 perustelukappaleessa, tämä kirje ei vaikuta sopimusten olemassaoloon eikä sillä osoiteta, että Maersk Air olisi todella ilmoittanut SAS:lle sopimusten päättämisestä.

198 Toisaalta Maersk Air kirjoittaa SAS:lle osoittamassaan 21.8.2000 päivätyssä kirjeessä seuraavaa:

”[Ilmoitamme täten Teille] hyvän tavan mukaisesti, että Maersk Air A/S on vahvistanut Euroopan komissiolle pidättyvänsä kaikesta sellaisesta SAS:n kanssa tehtävästä yhteistyöstä, johon liittyy horisontaalista hintojen vahvistamista tai markkinoiden jakamista.”

199 Tässä SAS:lle osoitetussa kirjeessä ei ilmaista selvästi ja yksiselitteisesti halua päättää sopimukset. Kuten komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 112 perustelukappaleessa, se voitaisiin jopa ”tulkita yritykseksi rauhoitella SAS:ää niiden sitoumusten osalta, jotka Maersk Air oli antanut komissiolle”, koska ”osapuolet eivät tuolloin vielä tienneet, minkä kannan komissio muodostaisi väitetiedoksiannossa”.

200 Komissio on siten perustellusti päätellyt, että kilpailusääntöjen rikkomisten oli katsottava päättyneen aikaisintaan 15.2.2001, jolloin kantaja ilmoitti Maersk Airille katsovansa, että markkinoiden jakamista koskevat sopimukset eivät sido sitä. Tämän päätelmän paikkansapitävyys ilmenee myös SAS:n väitetiedoksiantoon 4.4.2001 antamasta vastauksesta, jossa se toteaa, että ”kun SAS:n osallistumisen laajuus

rikkomisiin selvisi 2 päivänä helmikuuta 2001 vastaanotetusta väitetiedoksiannosta, SAS:n pääjohtaja — — ilmoitti kollegalleen Maersk Airissa [15 päivänä helmikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä], että yhteistyösopimuksen soveltamisalaan kuulumattomat sopimukset olivat ja olivat aina olleet mitättömiä”.

201 Edellä esitetyn perusteella toinen kanneperuste on selvästi hylättävä.

*Kolmas kanneperuste, jonka mukaan lieventäviä seikkoja on arvioitu virheellisesti*

Ensimmäinen osa, joka koskee SAS:n yhteistyötä komission kanssa

— Asianosaisten lausumat

202 Kantaja väittää, että komissio on menetellyt virheellisesti, kun se on alentanut kantajan sakkoa ainoastaan 10 prosenttia yhteistyön perusteella, vaikka se alensi Maersk Airille määrättyä sakkoa 25 prosenttia siitä huolimatta, että yhteisjärjestelyn osapuolten komissiolle ilmaisemassa yhteistyöhalukkuudessa ei ollut sen mielestä todellista eroa ja että tällaiset erot olisivat voineet olla vain satunnaisia, jos ne olisi todettu. Se vetoaa siihen, että se toimi täydessä yhteistyössä paikan päällä tehdyn tarkastuksen yhteydessä ja oli komission käytettävissä kaikkien sille esitettyjen

kysymysten yhteydessä. Se lisää, että toisin kuin Maersk Airin tiloissa tehdyssä tarkastuksessa, henkilö, joka sen puolelta oli ollut eniten mukana yhteisjärjestelyssä, oli paikalla ja avusti komissiota aktiivisesti, joten ei ollut mitään syytä pyytää komissiota nimenomaisesti palaamaan myöhemmin.

203 Kantajan mielestä sen antamista tiedoista on ollut komissiolle hyötyä. Se arvioi, että sen olisi pitänyt saada suurempi alennus sakkoonsa seuraavien seikkojen perusteella:

- jo tarkastuksen alussa SAS ilmaisi selvästi yhteistyöaikomuksensa ja antoi tarkastajille rajattomasti apua
- vastauksena 1.8.2000 päivättyyn tiedonsaantipyyntöön ja myöhemmin menettelyn aikana SAS toimitti ”täydentäviä asiakirjoja”, joihin sisältyi jopa luottamuksellisia asiakirjoja, jotka osoittivat sen syyllisyyden ja osoittivat ratkaisevalla tavalla kilpailusääntöjen rikkomisten tapahtuneen
- yhteisjärjestelyn osapuolet lähettivät yhdessä täydentävän ilmoituksen, joka koski muutoksia, jotka oli tehty alkuperäisen ilmoituksen jälkeen, ja muutoksia, jotka osapuolet aikoivat tehdä myöhemmin
- SAS toimitti 27.10.2000 komissiolle asiakirjan, jossa se esitti näkemyksensä, jotta tämä kykenisi paremmin ymmärtämään tiettyjä osapuolten väliseen yhteisjärjestelyyn liittyneitä seikkoja



- vastaanotettuaan väitetiedoksiannon SAS:n hallitus pyrki selvittämään, miksi kilpailusääntöjä oli rikottu ja miten tämä oli tapahtunut, vähentääkseen riskiä siitä, että tällaisia kilpailusääntöjen rikkomisia saattaisi tapahtua uudelleen
  
- SAS ilmoitti 15.2.2001 Maersk Airille selvästi, että ilmoitetun yhteistyösopimuksen soveltamisalaan kuulumattomat sopimukset olivat ja olivat aina olleet mitättömiä
  
- komission kanssa kilpailusääntöjen rikkomisten kestosta käytyjen keskustelujen jälkeen osapuolet antoivat 7.3.2001 yhteisen julistuksen, jossa ne vakuuttivat, että kaikki rikkomiset olivat päättyneet
  
- SAS totesi komission kanssa 23.3.2001 pidetyssä kokouksessa, että se ei kiistänyt tosiseikkoja, että se myönsi rikkoneensa EY 81 artiklaa ja että se ei esittäisi vastaväitteitä suullisessa käsittelyssä.

204 Kantajan mielestä komissio ei ole perustellut riittävästi erilaista kohtelua, joka liittyy yhteisjärjestelyn osapuolille määrättyjen sakkojen alennuksiin.

205 Komissio kiistää kantajan perustelujen paikkansapitävyyden.

## — Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

206 Aluksi on muistutettava siitä, että riidanalaisen päätöksen 125 perustelukappaleen mukaan komissio piti yhteistyötiedonannon D kohdan 2 alakohdan perusteella asianmukaisena alentaa Maersk Airille määrättyä sakkoa 25 prosenttia ja SAS:lle määrättyä sakkoa 10 prosenttia. Osapuolille ei sen sijaan myönnetty alennusta kyseisen tiedonannon B kohdan perusteella (jonka mukaan sakkoa voidaan alentaa vähintään 75 prosenttia), koska kumpikaan osapuolista ei ollut ilmoittanut salaisesta sopimuksesta komissiolle ennen 15.6.2000 pidettyä tarkastusta, eikä C kohdan perusteella (jonka mukaan sakkoa voidaan alentaa 50–75 prosenttia), koska komissiolla oli jo ratkaisevia todisteita, joiden perusteella se kykeni aloittamaan menettelyn. Kantaja ei kiistä näiden riidanalaisesta päätöksestä ilmenevien seikkojen paikkansapitävyyttä.

207 Tässä yhteydessä on muistettava, että yhteistyötiedonannon D kohdassa määrätään seuraavaa:

"1. Jos yritys tarjoutuu yhteistyöhön ilman, että kaikki edellä B tai C kohdassa esitetyt edellytykset täyttyvät, yritykselle voidaan myöntää 10–50 prosenttia alennusta siihen sakkojen määrään, mikä sille olisi määrätty ilman yhteistyötä.

2. Näin voidaan menetellä erityisesti, jos:

— yritys toimittaa komissiolle ennen vastalauseiden tiedoksi antamista tietoja, asiakirjoja tai muita todisteita, jotka auttavat rikkomuksen todistamisessa

- saatuaan tiedon vastalauseista yritys ilmoittaa komissiolle, että se ei kiistä niiden seikkojen olemassaoloa, joihin komission esittämät syytökset perustuvat.”

208 Komissio on katsonut, että SAS ja Maersk Air eivät ole kiistäneet väitetiedoksiansossa kuvattujen seikkojen olemassaoloa, ja on myöntänyt niille tällä perusteella alennuksen yhteistyötiedonannon D kohdan 2 alakohdan toisen luetelmakohtan nojalla.

209 Komissio on sen sijaan soveltanut kyseisen tiedonannon D kohdan 2 alakohdan ensimmäistä luetelmakohtaa ainoastaan Maersk Airin hyväksi, ja se on huomauttanut riidanalaisen päätöksen 123 perustelukappaleessa seuraavaa:

”— Yhtiössä tehdyn tarkastuksen päättyessä Maersk Air ehdotti komission yksiköille kokouksen pitämistä [Maersk Airin edustajan] kanssa, joka tuolloin ei ollut enää Maersk Airin palveluksessa. [Kyseisellä Maersk Airin edustajalla] oli tärkeä asema Maersk Airin neuvotellessa SAS:n kanssa vuonna 1998. Kokous pidettiin Maersk Airin tiloissa 22 päivänä kesäkuuta 2000, ja tuolloin Maersk Air antoi komission edustajille ’yksityisasiakirjat’, jotka [Maersk Airin edustajalla] oli ollut Kööpenhaminan kodissaan. Näiden asiakirjojen avulla komissio määritteli neuvottelujen varsinaisen kulun ja sopimuksen tarkan soveltamisalan.

- SAS:n antamat tiedot puolestaan ainoastaan vahvistivat sen, minkä komissio jo tiesi. Toisin kuin Maersk Airin toimittamien asiakirjojen kohdalla SAS ei antanut lisäasiakirjoja omasta aloitteestaan tarkastuksen jälkeen, vaan vasta kun tietoja pyydettiin.”

- 210 Tästä seuraa, että kantajan sakosta tehdyn alennuksen (10 prosenttia) ja Maersk Airin sakosta tehdyn alennuksen (25 prosenttia) välinen ero johtuu siitä, että komissio antoi 15 prosentin lisäalennuksen yksinomaan Maersk Airille. Nyt käsiteltävän kolmannen kanneperusteen ensimmäisen osan kohteena on tämä alennuksen saamatta jääminen.
- 211 Kantaja vetoaa väitteensä tueksi siihen, että yhteisjärjestelyn osapuolten yhteistyöhalussa ei ollut eroja ja että se osallistui täysimääräisesti yhteistyöhön komission kanssa.
- 212 Vaikka tämä seikka oletettaisiin toteennäytetyksi, sillä ei ole merkitystä. Pelkällä yrityksen yhteistyöhalulla ei ole merkitystä. Yhteistyötiedonannon D kohdan 2 alakohdan ensimmäisessä luetelmakohdassa määrätään näet sakon alentamisesta ainoastaan sellaisen yrityksen osalta, joka "toimittaa komissiolle — — tietoja, asiakirjoja tai muita todisteita, jotka auttavat rikkomuksen todistamisessa", eikä sellaisen yrityksen osalta, joka ainoastaan haluaa tehdä yhteistyötä tai tyytyy tekemään yhteistyötä komission kanssa.
- 213 Myös vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että sakon alentaminen hallinnollisessa menettelyssä harjoitetun yhteistyön vuoksi on perusteltua vain, jos komissio on yrityksen käyttäytymisen vuoksi voinut todeta kilpailusääntöjen rikkomisen helpommin ja tarpeen vaatiessa saada sen loppumaan (asia C-297/98 P, SCA Holding v. komissio, tuomio 16.11.2000, Kok. 2000, s. I-10101, 36 kohta ja ns. lysiinitapaus, tuomion 300 kohta). Yritysten sen kanssa harjoittamaa yhteistyötä arvioidessaan komissio ei saa myöskään jättää huomiotta yhteisön oikeuden yleisiin periaatteisiin kuuluvaa yhdenvertaisuusperiaatetta (edellä 83 kohdassa mainitussa asiassa Krupp Thyssen Stainless ja Acciai speciali Terni v. komissio annetun tuomion 237 kohta ja ns. lysiinitapaus, tuomion 308 kohta).

- 214 Riidanalaisen päätöksen 123 perustelukappaleen ensimmäisestä luetelmakohdasta ilmenee, että komissio kykeni Maersk Airin sille yhteistyötiedonannossa edellytetyllä tavalla antamien asiakirjojen (jäljempänä yksityisasiakirjat) avulla määrittelemään neuvottelujen kulun ja sopimuksen tarkan soveltamisalan ja että komissio alensi sen sakkoa enemmän tämän perusteella.
- 215 Kantajan väite, jonka mukaan sen ja Maersk Airin tarjoaman yhteistyön välisen eron toteaminen olisi sattumanvaraista ja jonka mukaan vastuuhenkilö oli paikalla sen tiloissa, toisin kuin Maersk Airin tiloissa, minkä ansiosta komission ei ollut tarvinnut käydä siellä uudelleen, perustuu siten riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan. Toisin kuin kantaja esittää, komissio ei ole antanut Maersk Airille alennusta sen vuoksi, että se kutsui komission uudestaan käymään antaakseen sille selvityksiä, vaan sen vuoksi, että se antoi komissiolle asiakirjoja, joiden perusteella komissio kykeni toteamaan sopimusten täsmällisen laajuuden.
- 216 Komissio epäsi sen sijaan tämän alennuksen kantajan osalta kahdesta syystä:
- yhtäältä SAS:n antamat tiedot vain vahvistivat sen, mitä komissio jo tiesi
  - toisaalta SAS ei toimittanut täydentäviä asiakirjoja omasta aloitteestaan vaan vasta tiedonsaantipyynnön perusteella.

- 217 On todettava, että kantaja ei ole esittänyt mitään konkreettisia todisteita kiistääkseen niiden kahden epäämisperusteen paikkansapitävyyden, joiden vuoksi komissio ei antanut sakosta lisäalennusta.
- 218 Se ei ensinnäkään ole kiistänyt sitä, että se oli toimittanut nämä asiakirjat vasta tiedonsaantipyynnön perusteella. On muistettava, että oikeuskäytännön mukaan sellainen tutkimuksessa tehty yhteistyö, joka ei ylitä sitä, mikä perustuu asetuksen N:o 17 11 artiklan 4 ja 5 kohdan tai vastaavissa sektorikohtaisissa asetuksissa olevien säännösten nojalla yrityksille kuuluviin velvollisuuksiin, ei oikeuta sakon määrän alentamiseen (asia T-317/94, Weig v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1235, 283 kohta ja edellä 75 kohdassa mainitussa asiassa CMA CGM ym. v. komissio annetun tuomion 303 kohta).
- 219 Kantaja ei toisaalta mainitse yhtäkään asiakirjaa, jonka se olisi antanut komissiolle ja jonka perusteella tämä olisi kyennyt vahvistamaan kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaolon, eikä yhtään asiakirjaa, joka olisi riidanalaisen päätöksen perustana tai jota se olisi edes käyttänyt.
- 220 Yksikään kantajan mainitsemista toimenpiteistä ei ole myöskään sellainen, että sillä voitaisiin perustella sakon alentamista yhteistyön vuoksi eikä edes yleisemmin lieventävien seikkojen vuoksi.
- 221 Tästä seuraa, että kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

Toinen osa, joka koskee SAS:n riidanalaisen päätöksen perusteella toteuttamia toimenpiteitä

— Asianosaisten lausumat

- 222 Kantaja väittää, että yhteisöjen tuomioistuimilla on täyden harkintavaltansa perusteella mahdollisuus ottaa huomioon komission päätöksen jälkeen tapahtuneita seikkoja ja erityisesti seuraamuksen kohteena olevan osapuolen toiminta seuraamuksen määräävän päätöksen jälkeen (yhdistetyt asiat 6/73 ja 7/73, Istituto Chemioterapico Italiano ja Commercial Solvents v. komissio, tuomio 6.3.1974, Kok. 1974, s. 223, Kok. Ep. II, s. 229 ja asia T-275/94, CB v. komissio, tuomio 14.7.1995, Kok. 1995, s. II-2169, 64 kohta). Se katsoo, että toimenpiteet, jotka se on toteuttanut riidanalaisen päätöksen jälkeen ja jotka ovat johtaneet sen ensimmäisen varapääjohtajan erottamiseen sekä sen koko hallituksen eroon, ovat peruste alentaa sille määrättyä sakkoa enemmän. Myös kilpailusääntöjen noudattamisohjelman täytäntöönpanoa olisi pitänyt pitää lieventävänä seikkana (asia T-77/92, Parker Pen v. komissio, tuomio 14.7.1994, Kok. 1994, s. II-549).
- 223 Kantajan mielestä sen riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen toteuttamat toimenpiteet ovat poikkeuksellisia. Sen koko hallituksen ero ja sen ensimmäisen varapääjohtajan erottaminen ovat yhtiön kannalta äärimmäisiä toimenpiteitä ja tehokas keino estää muita yrityksiä rikkomasta kilpailusääntöjä. Lisäksi sen organisaatiota koskevan kilpailusääntöjen noudattamisohjelman käyttöönotto osoittaa selvästi sen halukkuuden välttää tulevat yhteisön kilpailusääntöjen rikkomiset.
- 224 Komission mielestä kantajan mainitsemat seikat eivät ole missään tapauksessa peruste alentaa sille määrättyä sakkoa, eikä sen mainitsemalla oikeuskäytännöllä ole merkitystä nyt käsiteltävän asian kannalta.

## — Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 225 Aluksi on huomautettava, että toimenpiteet, jotka yritys toteuttaa sellaisen päätöksen tekemisen jälkeen, jonka kohteena se on ollut, eivät voi missään tapauksessa vaikuttaa kyseisen päätöksen laillisuuteen, koska yhteisön toimenpiteen lainmukaisuutta on arvioitava niiden tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen perusteella, jotka olivat olemassa toimenpiteen toteuttamisen ajankohtana.
- 226 Kantajan vaatimus voidaan siten tutkia enintään ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen täyden harkintavallan nojalla EY 229 artiklan mukaisesti.
- 227 Aluksi on todettava, että kantajan mainitsemia kahta tuomiota ei voida tulkita siten, että niissä hyväksyttäisiin periaate, jonka mukaan yritykselle määrätty sakkoo voitaisiin alentaa sellaisten toimenpiteiden perusteella, jotka se on toteuttanut sille kyseisen sakon langettaneen päätöksen tekemisen jälkeen. Yhteisöjen tuomioistuin on ensinnäkin edellä 222 kohdassa mainitussa asiassa Istituto Chemioterapico Italiano ja Commercial Solvents vastaan komissio antamassaan tuomiossa alentanut sakon määrää sillä perusteella, että komissio oli viivytellyt päätöstä tehdessään, koska mikäli se olisi toiminut aikaisemmin, kilpailusääntöjen rikkomisen olisi ollut kestoaltaan lyhyempi ja sakko olisi ollut pienempi, ja että päätöksen kohteena olleen toiminnan vahingollisia vaikutuksia oli vähentänyt se, että kantaja oli toiminut päätöksessä annettujen ohjeiden mukaisesti. Toiseksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tyytyi edellä 222 kohdassa mainitussa asiassa CB vastaan komissio antamassaan tuomiossa viittaamaan edellä mainitussa asiassa Istituto Chemioterapia Italiano ja Commercial Solvents vastaan komissio annettuun tuomioon, mutta se ei alentanut sakkoo päätöksen jälkeisten toimenpiteiden perusteella eikä sille ollut myöskään esitetty tällaista vaatimusta.
- 228 Toisin kuin kantaja väittää, tämän perusteella oikeuskäytännöstä ei ilmene, että sakkoo voitaisiin alentaa sellaisten toimenpiteiden perusteella, jotka on toteutettu



sakon langettavan päätöksen tekemisen jälkeen. Mikäli tällainen alentaminen olisi mahdollista, yhteisöjen tuomioistuimet voisivat tehdä sen joka tapauksessa vain hyvin varovasti ja aivan erityisissä olosuhteissa muun muassa sen vuoksi, että tällaista käytäntöä voitaisiin pitää kannustimena kilpailusääntöjen rikkomiseen, jos yritykset luottaisivat siihen, että sakkoa voidaan alentaa yrityksen muutettua käyttäytymistään päätöksen tekemisen jälkeen.

229 Yksikään kantajan tässä tapauksessa mainitsemista seikoista ei ole sellainen, että sakon alentaminen olisi perusteltavissa.

230 Tästä seuraa, että kantajan kolmannen kanneperusteen toisen osan yhteydessä esittämät perustelut ja siten kyseinen kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä.

*Komission vaatimus, jonka mukaan kantajalle määrättyä sakkoa pitäisi korottaa*

231 Komissio väittää, että kantaja on vastauskirjelmässään kiistänyt tiettyjä kilpailusääntöjen rikkomisen laajuuteen ja luonteeseen liittyviä seikkoja, vaikka sen sakkoa alennettiin 10 prosenttia sillä perusteella, että se ei ollut kiistänyt väitetiedoksiantosta ilmenevien seikkojen paikkansapitävyyttä, ja vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta määräämään tästä lainvastaisesta menettelystä seuraamuksen korottamalla sakkoa täyden harkintavaltansa perusteella.

232 Tässä yhteydessä on aluksi muistettava, että yhteistyötiedonannon E kohdan 4 alakohdan toisessa alakohdassa todetaan, että ”jos yritys, jonka sakkoja on

alennettu sen vuoksi, ettei se ole kiistänyt tosiseikkoja, kiistää ne ensimmäistä kertaa mitätöimiskanteen yhteydessä, komissio periaatteessa pyytää Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta nostamaan kyseiselle yritykselle määrättyä sakkoa”. Lisäksi asetuksen 14 artiklan mukaan ”[ensimmäisen oikeusasteen] tuomioistuimella on [EY 229] artiklassa tarkoitettu täysi harkintavalta tutkiessaan valitukset päätöksistä, joilla komissio on määrännyt sakon tai uhkasakon; se voi poistaa sakon tai uhkasakon taikka alentaa tai korottaa sitä”. Esimerkiksi ns. grafiittielektrodi-tapauksessa antamassaan tuomiossa (417 ja 418 kohta) ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin otti huomioon sen, että kantaja oli kiistänyt oikeudenkäynnissä tiettyjä seikkoja, jotka se oli myöntänyt hallinnollisessa menettelyssä saadakseen alennuksen yhteistyön perusteella.

233 Näin ollen on tutkittava, ovatko nyt käsiteltävään asiaan liittyvät olosuhteet sellaiset, että kantajalle sen tarjoaman yhteistyön perusteella annetun 10 prosentin alennuksen poistaminen olisi perusteltua, kuten komissio väittää.

234 Tässä tapauksessa on korostettava, että kantaja ei kiistä kanteessaan suoraan seikkoja, jotka on otettu sen osalta huomioon väitetiedoksiannossa ja joihin toteamus EY 81 artiklan rikkomisesta perustuu, koska se ei pyri vaatimuksissaan riidanalaisen päätöksen kumoamiseen siltä osin kuin siinä todetaan, että kantaja on rikkonut kilpailusääntöjä, vaan vaatii ainoastaan sille määrätyn sakon alentamista.

235 Komissio väittää kuitenkin, että kantaja kiistää tiettyjen sen esittämien näkemysten paikkansapitävyyden, jotka liittyvät kilpailusääntöjen rikkomisen laajuuteen ja luonteeseen, ja katsoo, että kantaja toimii siten virheellisesti, minkä vuoksi sille määrättyä sakkoa pitäisi korottaa.

- 236 Näin ollen on tutkittava, kyseenalaistaako kantaja niiden seikkojen paikkansapitävyyden, joihin komissio on väitteissään nojautunut ja jotka kantaja oli myöntänyt oikeudenkäyntiä edeltäneen menettelyn aikana, kuten komissio väittää.
- 237 Komissio korostaa tässä yhteydessä, että kantaja väittää vastauskirjelmässään, että ”tässä tapauksessa osapuolten välinen sopimus on pantu vain osittain täytäntöön, koska se on koskenut ainoastaan kolmea komission nimenomaisesti yksilöimää reittiä (eli Kööpenhamina–Tukholma, Kööpenhamina–Venetsia ja Billund–Frankfurt)”; että ”osapuolten aiomukset olivat huomattavasti rajallisemmat kuin komissio ajattelee, [koska] ne koskivat ainoastaan kolmea reittiä” ja että ”reitti Kööpenhamina–Oslo ei ollut koskaan markkinajaon kohteena”, vaikka ”[riidanalaisen] päätöksen 62–64 perustelukappaleessa ja 1 artiklassa todetaan selvästi, että osapuolet tekivät yleisen markkinoiden jakamista koskeneen sopimuksen, jolla pyrittiin vaikuttamaan kaikkeen lentoliikenteeseen, jonka lähtö- ja saapumispaikana oli Tanska, ja sillä rajoitettiin erityisesti myös SAS:n ja Maersk [Airin] välistä mahdollista kilpailua”.
- 238 Tässä yhteydessä on huomautettava, että jotta voitaisiin arvioida, peruuttaako kantaja myöntämisensä, jonka perusteella sen sakkoa alennettiin, on verrattava kantajan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa esittämiä perusteluja siihen, mitä se myönsi hallinnollisessa menettelyssä, eikä riidanalaiseen päätökseen sisältyviin toteamuksiin.
- 239 Väitetiedoksiannossa esitetään, että yhteisjärjestelyn osapuolet olivat tehneet sopimuksia markkinoiden jakamisesta kolmella erityisellä reitillä sekä yleisen markkinoiden jakamista koskeneen sopimuksen. Väitetiedoksiannon 74 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Se, että sopimuksen tavoitteena on rajoittaa kilpailua, riittää [EY] 81 artiklan 1 kohdan soveltamiseen, mutta sopimuksista seuraa myös kilpailun merkittävä

rajoittuminen. Vaikutus markkinoilla ei kuitenkaan ole aina sama. Varsinaista kilpailua rajoitettiin Kööpenhaminan ja Tukholman sekä Billundin ja Frankfurtin välisillä reiteillä ja mahdollista kilpailua rajoitettiin Kööpenhaminan ja Venetsian välisellä reitillä. Yleinen markkinajakosopimus rajoittaa myös osapuolten mahdollista kilpailua.”

240 Voidaan siis todeta, että komissio päätteli väitetiedoksiannossa tietyllä tavoin, että yleistä sopimusta ei ainoastaan tehty, vaan se pantiin myös täytäntöön ja se vaikutti markkinoihin.

241 Kantajan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa esittämässä kirjelmässä kehitettyjä perusteluja voitaisiin tietyssä määrin tulkita siten, että niillä pyritään kiistämään yleissopimuksen vaikutusten lisäksi myös sen täytäntöönpano ja jopa sen tekeminen. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin annetuista vastauksista ja suullisessa käsittelyssä käydyistä keskusteluista ilmenee kuitenkin, että kantaja on vahvistanut, että se ei kiistä sitä, että se oli tehnyt yleissopimuksen markkinoiden jakamisesta, eikä sitä, että osapuolten tarkoituksena oli ollut panna se täytäntöön, vaan ainoastaan sen, että yleissopimus olisi vaikuttanut markkinoihin. On todettava, että vaikka kantaja oli myöntänyt väitetiedoksiannossa kuvatut seikat ja kilpailusääntöjen rikkomiset, se oli jo väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa väittänyt, että kilpailusääntöjen rikkomiset eivät olleet vaikuttaneet markkinoihin.

242 Tästä seuraa, että kantajan tämän kanteen yhteydessä esittämiä perusteluja ei voida pitää myöntämisen peruuttamisena sillä tavoin, että komission sille määräämästään sakosta myöntämän 10 prosentin alennuksen poistaminen olisi perusteltua.

243 Tätä koskeva komission vaatimus on näin ollen hylättävä.

244 Edellä esitetyn perusteella kantajan perusteet ja perustelut, joiden mukaan sille määrättyä sakkoa pitäisi alentaa, on hylättävä.

245 Kun otetaan huomioon kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuus ja kesto, sellaisina kuin ne on perustellusti todettu riidanalaisessa päätöksessä, se, että osapuolet olivat täysin tietoisia siitä, että niiden menettely oli selvästi kilpailunvastainen, ja se, että ne ryhtyivät järjestelyihin sen varmistamiseksi, että komissio ei saisi tietoonsa niiden sopimusten täsmällistä laajuutta välttämällä kirjallisten todisteiden jättämistä ja ilmoittamalla kuitenkin sille yhteistyöhönsä liittyvät muut seikat, sekä kantajan koko ja sen asema markkinoilla, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi täyden harkintavaltansa perusteella, että kantajalle määrätty sakko on suuruudeltaan asianmukainen.

246 Kanne on näin ollen hylättävä.

## Oikeudenkäyntikulut

247 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Koska kantajan kaikki vaatimukset on hylätty, sen on vastattava omista kuluistaan ja korvattava komission oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN  
(kolmas jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Kanne hylätään.**
  
- 2) **Kantaja vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Julistettiin Luxemburgissa 18 päivänä heinäkuuta 2005.

H. Jung

kirjaaja

M. Jaeger

jaoston puheenjohtaja

## Sisällys

Asiaa koskevat oikeussäännöt .....	II - 2927
Tosiseikat .....	II - 2928
Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset .....	II - 2934
Oikeudellinen arviointi .....	II - 2936
Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta on arvioitu virheellisesti .....	II - 2936
Asianosaisten lausumat .....	II - 2936
— Ensimmäinen osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisten luonnehtimista .....	II - 2937
— Toinen osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisten todellisia vaikutuksia .....	II - 2939
— Kolmas osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellistä ulottuvuutta .....	II - 2941
— Neljäs osa, joka koskee kilpailusääntöjen rikkomisesta saatua hyötyä .....	II - 2943
— Viides osa, joka koskee asianomaista liikevaihtoa .....	II - 2945
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 2946
— Alustavia huomautuksia .....	II - 2946
— Kilpailusääntöjen rikkomisen luonne .....	II - 2951
— Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden koko .....	II - 2955
— Vaikutukset markkinoihin .....	II - 2959
— Vertailu ”Kreikan lauttaliikenne” -tapaukseen .....	II - 2968
— Kilpailusääntöjen rikkomisten luonnehtimista koskeva päätelmä ..	II - 2971
— Liikevaihdon huomioon ottaminen .....	II - 2976

Toinen kanneperuste, jonka mukaan kilpailusääntöjen rikkomisen kesto on arvioitu virheellisesti .....	II - 2981
Asianosaisten lausumat .....	II - 2981
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 2983
Kolmas kanneperuste, jonka mukaan lieventäviä seikkoja on arvioitu virheellisesti ..	II - 2988
Ensimmäinen osa, joka koskee SAS:n yhteistyötä komission kanssa .....	II - 2988
— Asianosaisten lausumat .....	II - 2988
— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 2991
Toinen osa, joka koskee SAS:n riidanalaisen päätöksen perusteella toteuttamia toimenpiteitä .....	II - 2996
— Asianosaisten lausumat .....	II - 2996
— Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta .....	II - 2997
Komission vaatimus, jonka mukaan kantajalle määrättyä sakkoa pitäisi korottaa ....	II - 2998
Oikeudenkäyntikulut .....	II - 3002