

PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS
2005 m. liepos 18 d. *

Byloje T-241/01

Scandinavian Airlines System AB, įsteigta Stokholme (Švedija), atstovaujama advokato M. Kofmann, nurodžiusi adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

ieškovė,

prieš

Europos Bendrijų Komisija, atstovaujama P. Oliver ir W. Wils, nurodžiusią adresą dokumentams įteikti Liuksemburge,

atsakovė,

dėl prašymo panaikinti 2001 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimo 2001/716/EB dėl EB 81 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo procedūros (byla COMP. D.2 37.444 – *SAS/Maersk Air* ir byla COMP.D.2 37.386 – *Sun Air prieš SAS ir Maersk Air*) (OL L 265, p. 15) 2 straipsnį, kuriame nustatytas 37 375 000 eurų

* Proceso kalba: anglų.

ieškovei skirtinos baudos dydis, arba, nepatenkinus šiuo prašymo, dėl šios baudos sumažinimo,

EUROPOS BENDRIJŲ PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMAS
(trečioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas J. Azizi, teisėjai M. Jaeger ir F. Dehousse,

Kancleris H. Jung,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2004 m. birželio 24 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

Teisės aktai

Pagal susiklostant faktinėms bylos aplinkybėms galiojusio 1987 m. gruodžio 14 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3975/87, nustatančio konkurencijos taisyklių taikymo oro transporto sektoriaus įmonėms tvarką (OL L 374, p. 1, toliau – reglamentas), 4 straipsnio 1 dalį, jeigu Komisija nustato, kad buvo pažeisti Sutarties 81 straipsnio

1 dalies reikalavimai, savo sprendimu ji gali pareikalauti, kad atitinkamos įmonės arba įmonių asociacijos tokį pažeidimą nutrauktų.

- 2 Reglamento 12 straipsnio 2 dalis nustato, kad Komisija savo sprendimu įmonėms arba įmonių asociacijoms gali skirti nuo 1 000 iki 1 000 000 eurų arba didesnes baudas, tačiau jų dydis negali viršyti ankstesnių verslo metų 10% apyvartos tų įmonių, kurios pažeidimą padarė sąmoningai arba dėl aplaidumo, jeigu jos pažeidžia Sutarties 81 straipsnio 1 dalies reikalavimus. Nustatant baudos dydį atsižvelgiama į pažeidimo sunkumą ir į jo trukmę.
- 3 Oficialiajame leidinyje (OL C 9, 1998, p. 3) paskelbtame pranešime Komisija išdėstė Baudų, skiriamų pagal 1962 m. vasario 6 d. Tarybos reglamento Nr. 17, pirmojo reglamento, įgyvendinančio Sutarties (81) ir (82) straipsnius (OL 13, 1962, p. 204), 15 straipsnio 2 dalį ir (EAPB) 65 straipsnio 5 dalį, nustatymo metodo gairės (toliau – gairės).
- 4 1996 m. liepos 18 d. pranešime dėl baudų neskyrimo ar sumažinimo kartelių atvejais (OL C 207, p. 4) (toliau – pranešimas dėl bendradarbiavimo) Komisija patikslino sąlygas, kurioms esant įmonėms, bendradarbiaujančioms su ja tyrimo metu, baudos gali būti neskiriamos arba sumažinamos.

Faktinės bylos aplinkybės

- 5 *Scandinavian Airlines System AB* (toliau – SAS arba ieškovė), pagrindinė Skandinavijos oro bendrovė, – tai *Scandinavian Airlines System Sverige AB*,

Scandinavian Airlines System Denmark A/S ir *Scandinavian Airlines System Norge ASA*, kurių kiekvienos 50 % kontroliuoja valstybė, o likusius 50 % – privatūs akcininkai, kontroliuojamas konsorciumas. Ji yra *Star Alliance* narė ir aptarnauja 105 reguliarius skrydžius (40 – Skandinavijoje, 56 – likusioje Europos dalyje ir 9 – už Europos ribų). Remiantis metine ataskaita už 2000 m., jos metinė apyvarta siekė 4,917 milijardų eurų.

6 *Maersk Air A/S* yra Danijos oro bendrovė, kontroliuojama *A.P. Møller* grupės, kuri taip pat veikia kituose sektoriuose, pavyzdžiui, jūros transporto, naftos ir dujų. Be to, *A. P. Møller* grupė kontroliuoja Anglijos kompaniją *Maersk Air Ltd*. *Maersk Air A/S* ir *Maersk Air Ltd* sudaro *Maersk Air* grupę, kurios apyvarta 2000 m. siekė 458,6 milijonų eurų. *Maersk Air A/S* (toliau – *Maersk Air*) aptarnauja keturis Danijos vidaus maršrutus ir penkiolika reguliarių tarptautinių skrydžių iš ir į Kopenhagą ir Bilundą.

7 1999 m. kovo 8 d. laišku SAS ir *Maersk Air*; siekdamos patvirtinimo dėl draudimo netaikymo ir (arba) išimties pagal reglamento 3 straipsnio 2 dalį ir 5 straipsnį, pranešė Komisijai apie 1998 m. spalio 8 d. susitarimą dėl bendradarbiavimo ir penkis papildomus susitarimus.

8 1999 m. kovo 28 d. įsigaliojusiame susitarime dėl bendradarbiavimo įtvirtintos dvi pagrindinės taisyklės:

a) tam tikrų *Maersk Air* aptarnaujamų reguliarių skrydžių (keturių vidaus ir devynių tarptautinių skrydžių) apsiskeitimas skrydžių numeriais, suteikiant SAS galimybę parduoti vietas šiuose skrydžiuose; ir

- b) dalyvavimas klientų lojalumo programoje, kuri suteikia *Maersk Air* keleiviams galimybę rinkti SAS lojalumo programos (*EuroBonus*) taškus ir, atvirkščiai, leidžia *EuroBonus* nariams panaudoti savo gautus taškus *Maersk Air* skrydžių bilietams įsigyti. Bendradarbiavimas, susijęs su lojalumo programa, apėmė visus *Maersk Air* skrydžius.
- 9 Penkiuose pagalbiniuose susitarimuose įtvirtinamos techninės ir finansavimo detalės dviem pagrindinio susitarimo taisyklėms įgyvendinti.
- 10 1998 m. lapkričio 23 d. maža Danijos oro bendrovė *Sun-Air of Scandinavia* pateikė Komisijai 1999 m. sausio 7 d. įregistruotą skundą dėl SAS ir *Maersk Air* bendradarbiavimo.
- 11 Per išankstinį tyrimą Komisija konstatavo, kad pranešimas apie susitarimą atspindėjo tik dalį tarp dviejų bendrovių sudarytų susitarimų. Jos nuomone, susitarimo dėl bendradarbiavimo įsigaliojimo momentas sutapo su *Maersk Air* pasitraukimu iš oro maršruto Kopenhaga–Stokholmas, kuriame iki tol ji konkuravo su SAS. Be to, paaiškėjo, kad tuo pačiu metu SAS nutraukė skrydžius Kopenhaga–Venecija, o *Maersk Air* pradėjo aptarnauti šį maršrutą. Galiausiai, SAS atsisakius maršruto Bilundas–Frankfurtas, *Maersk Air* vienintelė aptarnavo šią liniją. Apie šiuos įėjimo ir pasitraukimo veiksmus Komisijai nebuvo pranešta.
- 12 2000 m. birželio 9 d. Sprendimu Komisija nurodė, kad SAS, *Maersk Air* ir A. P. *Møller* grupės patalpose turi būti atlikti patikrinimai pagal Reglamento Nr. 17 14 straipsnio 2 dalį ir reglamento 11 straipsnio 3 dalį.

- 13 Per 2000 m. birželio 15 d. ir 16 d. atliktus patikrinimus rasti dokumentai patvirtino, kad bendrovių SAS ir *Maersk Air* sudarytas susitarimas apėmė platesnę sritį, nei šalys buvo pranešusios Komisijai. Dokumentai parodė, kad, viena vertus, remiantis vienu susitarimu, apie kurį Komisijai nebuvo pranešta, SAS įsipareigojo neskraidyti *Maersk Air* aptarnaujamais maršrutais iš Jutlandijos, o *Maersk Air* pažadėjo nesiūlyti savo paslaugų maršrutuose iš Kopenhagos, kuriuos aptarnavo ar ketino aptarnauti SAS, ir, antra vertus, *Maersk Air* atsisakė maršruto Kopenhaga–Stokholmas, o SAS tą patį padarė maršrutų Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas atžvilgiu; taip kiekviena bendrovė suteikė kitai bendrovei išimtinę teisę aptarnauti atitinkamą maršrutą.
- 14 2000 m. birželio 22 d. *Maersk Air* savarankiškai pateikė Komisijai papildomos informacijos, kuri iki tol buvo saugoma vieno iš jos buvusių darbuotojų gyvenamojoje vietoje.
- 15 2000 m. rugpjūčio 24 d., atsakydama į 2000 m. rugpjūčio 1 d. Komisijos prašymą pateikti informaciją, SAS perdavė Komisijai segtuvą su užrašu „Privatūs dokumentai“. 2000 m. rugsėjo 13 d. laišku SAS perdavė Komisijai dar dvi bylas, atsiradusias kai kuriems jos darbuotojams grįžus iš vasaros atostogų.
- 16 2000 m. spalio 12 d. laišku SAS ir *Maersk Air* pateikė papildomą pranešimą, kad Komisija galėtų atsižvelgti į jų bendradarbiavimo pasikeitimus, *inter alia*, susijusius su šių bendrovių skrydžių planavimu.

- 17 2001 m. sausio 31 d. Komisija pradėjo procedūrą pagal EB 81 straipsnį ir Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarimo 53 straipsnį ir išsiuntė SAS bei *Maersk Air* pranešimus apie kaltinimus pagal reglamento 3 straipsnio 1 dalį ir 16 straipsnio 1 dalį. Pranešimas apie kaltinimus buvo susijęs su tais bendradarbiavimo aspektais, apie kuriuos nebuvo pranešta ir kuriuos Komisija nustatė per patikrinimą, bei su aspektais, apie kuriuos buvo pranešta, tačiau kurie negalėjo būti vertinami atskirai nuo aspektų, apie kuriuos nebuvo pranešta, pavyzdžiui, su bendradarbiavimo maršrutuose Bilundas–Frankfurtas ir Kopenhaga–Venecija aspektais. Pirmoji Komisijos išvada šiame pranešime buvo tai, kad SAS ir *Maersk Air* pažeidė EB 81 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ir kad šis Bendrijos teisės pažeidimas laikytinas labai sunkiu. Komisija taip pat informavo šalis apie savo ketinimą skirti joms baudas.
- 18 Savo atskiruose 2001 m. balandžio 4 d. atsakymuose į pranešimą apie kaltinimus, susitarimo šalys pripažino faktines aplinkybes ir pranešime apie kaltinimus aprašytus pažeidimus bei pažymėjo neketinančios prašyti surengti apklausą.
- 19 Vis dėlto SAS ir *Maersk Air* pateikė savo pastabas, kuriose tik buvo išdėstyti veiksniai, galintys turėti įtakos baudų apskaičiavimui, pavyzdžiui, pažeidimo sunkumas ir trukmė.
- 20 Užbaigusi procedūrą, 2001 m. liepos 18 d. Komisija priėmė Sprendimą 2001/716/EB dėl procedūros pagal EB 81 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį (byla COMP. D.2 37.444 – SAS/*Maersk Air* ir byla COMP.D.2 37.386 – *Sun-Air* prieš SAS ir *Maersk Air*) (OL L 265, p. 15) (toliau – ginčijamas sprendimas).

21 Rezoliucinėje ginčijamo sprendimo dalyje nustatyta:

„1 straipsnis

<...> SAS ir <...> *Maersk Air* pažeidė (EB) 81 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, sudarydamos:

- a) bendrą susitarimą dėl rinkų pasidalijimo, numatantį, kad SAS nesiūlo skrydžių iš Jutlandijos, kuriuos aptarnauja *Maersk Air*, o *Maersk Air* negali siūlyti savo paslaugų maršrutuose iš Kopenhagos, kuriuos aptarnauja ar ketina aptarnauti SAS, ir susitarimą išlaikyti vidaus maršrutų pasiskirstymą;
- b) specialius rinkos pasidalijimo susitarimus dėl tam tikrų tarptautinių maršrutų, t. y.:
 - i) susitarimą, numatantį, kad *Maersk Air* nutraukia maršruto tarp Kopenhagos ir Stokholmo aptarnavimą nuo 1999 m. kovo 28 d. ir gauna už tai kompensaciją;
 - ii) kompensuojant *Maersk Air* pasitraukimą iš maršruto tarp Kopenhagos ir Stokholmo, susitarimą, pagal kurį 1999 m. kovo mėnesio pabaigoje – balandžio mėnesio pradžioje SAS nutraukia maršruto tarp Kopenhagos ir Venecijos aptarnavimą, o *Maersk Air* tuo pačiu metu pradeda aptarnauti šį maršrutą;

- iii) susitarimą, numatantį, kad SAS 1999 m. sausio mėnesį nutraukia skrydžius maršrutu Bilundas–Frankfurtas.

2 straipsnis

Už 1 straipsnio a punkte nurodytus pažeidimus SAS <...> skiriama 39 375 000 eurų bauda, o *Maersk Air* <...> – 13 125 000 eurų bauda.“

Procesas ir šalių reikalavimai

- 22 Ši byla buvo pradėta gavus 2001 m. spalio 2 d. Pirmosios instancijos teismo kanceliarijoje įregistruotą ieškovės ieškinį.
- 23 Susipažinęs su teisėjo pranešėjo pranešimu, Pirmosios instancijos teismas (trečioji kolegija) nusprendė pradėti žodinę proceso dalį ir, imdamasis proceso organizavimo priemonių, paprašė šalių raštu atsakyti į tam tikrus klausimus bei pateikti įvairių dokumentų. Šalys įvykdė šiuos prašymus per nustatytą terminą.
- 24 2004 m. birželio 24 d. posėdyje buvo išklaustytos šalių nuomonės žodžiu ir atsakymai į Pirmosios instancijos teismo pateiktus klausimus.

25 Ieškovė Pirmosios instancijos teismo prašo:

- iš dalies panaikinti ginčijamą sprendimą, nes jo 2 straipsnyje jai buvo paskirta pernelyg didelė bauda,
- nepatenkinus pirmojo prašymo, sumažinti baudą tiek, kiek Pirmosios instancijos teismui atrodytų tinkama,
- priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

26 Komisija Pirmosios instancijos teismo prašo:

- atmesti ieškinį,
- priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

27 Triplike Komisija pažymi, kad ieškovė ginčija tam tikrus vertinimus, susijusius su pažeidimo apimtimi ir pobūdžiu, nors ieškinyje tvirtino neginčijanti pažeidimo aplinkybių, o už tai, kad ji neginčijo pranešime apie kaltinimus išdėstytų faktinių aplinkybių, jai bauda buvo sumažinta 10%. Komisija mano, kad taip ieškovė pažeidžia įsipareigojimus, dėl ko turėtų būti padidinama skirta bauda, bei primena,

jog Pirmosios instancijos teismas, remdamasis savo neribota jurisdikcija, turi įgaliojimus imtis tokių priemonių.

Dėl teisės

- 28 Pirmiausia ieškovė pabrėžia, kad neginčija tos ginčijamo sprendimo dalies, kurioje teigiama, jog ji pažeidė konkurencijos taisykles, o tik tam tikrus veiksnius, galinčius turėti neigiamos įtakos apskaičiuojant jai skirtą baudą.
- 29 Pagrįsdama savo ieškinį, ieškovė pateikė tris ieškinio pagrindus. Pirmasis ieškinio pagrindas pateiktas dėl reglamento 12 straipsnio 2 dalies ir gairių pažeidimo ir susijęs su pažeidimo sunkumu. Antrasis – dėl reglamento 12 straipsnio 2 dalies pažeidimo ir susijęs su pažeidimo trukmės nustatymu. Trečiuoju ieškinio pagrindu ieškovė teigia, kad Komisija neatsižvelgė arba neteisingai atsižvelgė į lengvinančias aplinkybes, dėl kurių pagrindinis baudos dydis turėjo būti dar labiau sumažintas.

1. Dėl pirmojo ieškinio pagrindo, susijusio su klaida, vertinant pažeidimo sunkumą

Šalių argumentai

- 30 Ieškovė teigia, kad kvalifikuodama ieškovės pažeidimus kaip „labai sunkius“, nors jie buvo tik „sunkūs“, Komisija pažeidė reglamento 12 straipsnį ir gaires. Šis ieškinio

pagrindas suskirstytas į penkias dalis, susijusias su pažeidimų kvalifikavimu, jų realiu poveikiu, geografiniu paplitimu, dėl jų gauta nauda bei apyvarta, į kurią buvo atsižvelgta.

— Dėl pirmos pirmojo ieškinio pagrindo dalies, susijusios su pažeidimų kvalifikavimu

- 31 Pirmiausia ieškovė teigia, kad pažeidimų, kuriuose ji dalyvavo, sunkumas neprilygsta pažeidimų, paprastai Komisijos kvalifikuojamų kaip „labai sunkūs“, sunkumui. Komisijos sprendimuose, pirmiausia tuose, kuriais ji remiasi gairėse, bei Pirmosios instancijos teismo ir Teisingumo Teismo praktikoje kaip „labai sunkūs“ kvalifikuojami pažeidimai neišvengiamai turi įtakos visai bendrajai rinkai arba bent dideliai jos daliai ir suponuoja, kad konkurencijai šioje rinkoje padaroma tikrai didelė žala. Jos nuomone, tokia išvada atitinka praktiką, išplaukiančią iš naujausių su rinkos pasidalijimu susijusių bylų, pavyzdžiui, tokių, kuriose buvo priimti Sprendimai „Lizinas“, „Besiūliai plieno vamzdžiai“ ir „Šiluminiai vamzdžiai“. Tačiau nagrinėjamu atveju, nepaisant santykinės tam tikrų oro maršrutų, kuriems turėjo įtakos pažeidimai, svarbos, bendradarbiavimo aspektai, apie kuriuos nebuvo pranešta, neturėjo tokių pačių didelių ar sunkių pasekmių.

- 32 Ieškovė primena, kad Teisingumo Teismas yra nusprendęs, jog pažeidimo sunkumas vertintinas pagal daugelį veiksnių, kurių pobūdis keičiasi, atsižvelgiant į pažeidimo rūšį ir kiekvienos bylos aplinkybes (1983 m. birželio 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Musique Diffusion française ir kt. prieš Komisiją*, 100/80 iki 103/80, Rink. p. 1825, 120 ir 129 punktai). Visiškai pripažindama tam tikrą Komisijos diskreciją nustatant pažeidimo sunkumą, ji mano, kad ši diskrecija buvo iš esmės apribota

priėmus gaires. Net jeigu taikant Komisijos pagal gaires pasirinktą metodą atsižvelgiama į kitus veiksnius nei pažeidimo pobūdis, pažeidimo sunkumo vertinimas vis tiek negali būti paremtas vien elgesio kvalifikavimu, neatsižvelgiant į jo poveikį. Anot ieškovės yra atvirksčiai; iš to, kad pažeidimas neabejotinai „per se“ ar „akivaizdžiai“ patenka į EB 81 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, kaip yra rinkų pasidalijimo atveju, negalima tiesiogiai spręsti apie jo sunkumą nustatant baudos dydį.

33 Antra, ieškovė mano, kad šioje byloje nagrinėjamas atvejis turi būti palygintas su atveju, dėl kurio Komisija priėmė sprendimą byloje „Graikijos keltai“ (1998 m. gruodžio 9 d. Komisijos sprendimas 1999/271/EB dėl procedūros pagal EB (81) straipsnį – IV/34.466) (OL, L 109, 1999, p. 24), kuris buvo susijęs su susitarimu dėl ro-ro transporto paslaugų tarp Graikijos ir Italijos kainų nustatymo ir kuriame, turint mintyje, kad tokio tipo susitarimas pagal savo pobūdį yra labai sunkus Bendrijos teisės pažeidimas, Komisija, atsižvelgdama į ribotą faktinį pažeidimo poveikį rinkai, į aplinkybę, kad šalys nebuvo visiškai įgyvendinusios visų susitarimų, ir į tai, kad pažeidimas turėjo poveikį tik ribotai bendrosios rinkos daliai, vis dėlto nusprendė, kad šiuo atveju Bendrijos konkurencijos taisyklių pažeidimas buvo „sunkus“, o ne „labai sunkus“.

34 Ieškovė mano, kad nagrinėjamu atveju teigdama, jog rinkos pasidalijimas tarp dviejų bendrovių turėjo poveikį daugeliui kitų maršrutų, Komisija nepateikė įrodymų dėl tvirtinamo susitarimo poveikio ar jo įtakos. Ieškovė visų pirma kaltina Komisiją neteisingai apibrėžus tris nagrinėjamas rinkas (t. y. maršrutus Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas).

35 Pažeidimo sunkumas vienodai priklauso ir nuo jo geografinio poveikio, ir nuo asmenų, kuriems pažeidimas turi įtakos, o patenkinus vienu kriterijumi, oro sektorius apskritai būtų vertinamas griežčiau nei, pavyzdžiui, laivininkystės sektorius. Ieškovė pabrėžia aplinkybę, kad trijų Komisijos išskirtų maršrutų keleivių skaičius, t. y. 1,082 milijono keleivių, patvirtina, jog nagrinėjamas atvejis gali būti

prilygintas byloje „Graikijos keltai“ nagrinėjama atvejui, kur keleivių skaičius siekė 1,258 milijono. Abiem atvejais keleivių skaičius, palyginti su keleivių skaičiumi visuose skrydžiuose EEE teritorijoje bei tarp EEE ir kitų valstybių, buvo sąlygiškai mažas. Be to, nagrinėjama atveju sudarytas susitarimas buvo vykdomas tik iš dalies, nes turėjo įtakos tik trims Komisijos specialiai išskirtiems maršrutams, ir tai, *inter alia*, patvirtina aplinkybė, jog šalims nepavyko sudaryti susitarimo dėl maršruto Kopenhaga–Birmingemas.

36 Tačiau Komisijos atliktas nagrinėjama atveju padarytų pažeidimų geografinio poveikio palyginimas su byloje *Volkswagen* (1998 m. sausio 28 d. Komisijos sprendimas 98/273/EB dėl procedūros pagal EB (81) straipsnį, IV/35.733 – VW) (OL L 124, p. 60) nagrinėtais atvejais neturi reikšmės, nes atitinkamos rinkos apibrėžimas šiuose dviejuose sektoriuose, t. y. oro transportas pirmuoju atveju ir autotransporto priemonių platinimas antruoju atveju, paremtas labai skirtingais metodais. Be to, aplinkybė, kad byloje *Volkswagen* Komisija kvalifikavo pažeidimą kaip labai sunkų, nors vienintelės su juo susijusios šalys buvo Italija, Vokietija ir Austrija, nėra reikšminga turint mintyje skirtingą šių šalių ir Danijos dydį.

37 Galiausiai ieškovė pažymi, kad Komisija, nors ir kvalifikavo pažeidimus, dėl kurių SAS ir *Maersk Air* prisipažino, kaip „labai sunkius“, tačiau *Maersk Air* baudos apskaičiavimo atskaitos tašką nustatė ties 14 milijonų eurų riba. Kadangi už pažeidimus, kvalifikuotus kaip „labai sunkūs“, gairės numato minimalią 20 milijonų eurų baudą, ieškovė daro išvadą, kad Komisijos požiūris savaime yra prieštaringas ir kiekvienos iš susitarimo šalių pažeidimai turėjo būti kvalifikuojami kaip sunkūs.

— Dėl antros dalies, susijusios su faktiniu pažeidimų poveikiu

38 Ieškovė teigia, kad jos kartu su kita įmone padaryti pažeidimai turėjo tik mažą arba neturėjo visiškai jokio poveikio nagrinėjamoms rinkoms. Šiuo klausimu ieškovė

tvirtina, kad visi kiekvienos susitarimo šalies padaryti savo skrydžių tvarkaraščio pakeitimai buvo pateisinami rimtomis ekonominėmis ir verslo priežastimis ir todėl vienašališki sprendimai būtų nulėmę tokius pačius pakeitimus. Ji primena, kad SAS patyrė didelių nuostolių maršrutuose Kopenhaga–Venecija bei Bilundas–Frankfurtas, o *Maersk Air* – maršrute Stokholmas–Kopenhaga.

39. Ieškovė pripažįsta, kad maršrutas Kopenhaga–Stokholmas per derybas buvo panaudotas kaip „mainų objektas“, tačiau ji pabrėžia buvusi labai suinteresuota, kad *Maersk Air* ir toliau aptarnautų šį vidutiniškai keturių skrydžių per dieną maršrutą, nes ji pati negalėjo pelningai aptarnauti viso potencialaus judėjimo srauto tarp Stokholmo ir savo pagrindinio oro uosto Kopenhagoje.
40. Ieškovė tvirtina, kad, be to, niekas neleidžia daryti išvados, jog maršrutų, dėl kurių vyko bendradarbiavimas, kainos išaugo neproporcingai. Tačiau, siekiant teisingai įvertinti pažeidimo sunkumą, svarbu atsižvelgti į poveikį kainoms arba bent jau įrodyti poveikį judėjimui. Ieškovė šiuo klausimu tvirtina, jog tyrimas, kurį ji užsakė bendrovėje *Lexecon*, kad būtų išnagrinėtas faktinis susitarimo poveikis kitiems nei trims Komisijos nurodytiems maršrutams iš Danijos, parodo, jog susitarimas tik nedaug prisidėjo prie konkurencinio spaudimo bendrovei SAS sumažinimo ir minimaliai paveikė tarifus. Maršruto Kopenhaga–Stokholmas palyginimas su maršrutais Kopenhaga–Oslos ir Stokholmas–Oslos nuo 1998 m. sausio mėnesio iki 2000 m. kovo mėnesio tam tikrų kategorijų bilietams galiojusių tarifų atžvilgiu parodo, kad trijų maršrutų, iš kurių dviejų *Maersk Air* neaptarnauja, tarifai pasikeitė panašiai.
41. Ieškovė mano, kad jos bendradarbiavimas su *Maersk Air* suteikė keleiviams įvairiapusės naudos. Įvykus patikrinimams, SAS ir *Maersk Air* apribojo savo bendradarbiavimą „leistiniais“ aspektais, pavyzdžiui, apsikeitimu skrydžių numeriais,

lojalumo programa ir keleivių aptarnavimu oro uostuose ir apgyvendinimo klausimais. Ieškovė laikosi nuomonės, kad iš bendradarbiavimo keleiviai gauna esminės naudos, visų pirma atidarius naujus ar atnaujinus maršrutus tarp Kopenhagos ir Atėnų, Venecijos, Stambulo ir Kairo bei tarp Bilondo ir Dublino, taip pat padidinus skrydžių egzistuojančiais maršrutais dažnumą ir pagerinus jungiamų skrydžių sistemą.

42 Ieškovė pabrėžia, kad nė viena šalis nesiėmė ir neįgyvendino nė vieno sprendimo, kuris neatitiko jos interesų. 2000 m. pavasarį susitarimo dalyvės, nesugebėjus susitarti dėl maršruto Kopenhaga–Birmingemas, taip pat nusprendė šiame maršrute, kurį *Maersk Air* aptarnavo kartu su *British Airways*, tiesiogiai konkuruoti tarpusavyje.

43 Galiausiai ieškovė teigia, kad buvo paveikta tik ribota bendrosios rinkos dalis, nors šalys buvo suformulavusios bendresnį susitarimą dėl rinkos pasidalijimo. Viena vertus, niekas neparodo, kad nesant susitarimo šalys kituose maršrutuose būtų elgusios kitaip nei šiuose trijuose ypatinguose maršrutuose. Kita vertus, net ir trijų Komisijos išskirtų maršrutų skrydžių tvarkaraščio pakeitimai buvo neišvengiami.

— Dėl trečios dalies, susijusios su pažeidimo geografiniu poveikiu

44 Ieškovė mano, kad teiginys ginčijamo sprendimo 91 konstatuojamojoje dalyje, jog „paveikta geografinė rinka apima <...> teritoriją už EEE ribų“, yra neaiškus ir neteisingas. Tokiu teiginiu netiesiogiai siekiama apibrėžti paveiktą geografinę rinką kaip geografinę teritoriją, kurioje pažeidimų poveikis turėjo tam tikrų padarinių.

Ieškovė primena, kad ginčijamo sprendimo 28 konstatuojamojoje dalyje Komisija teigė, jog kiekvienas išvykimo ir atvykimo vietų derinys kliento požiūriu turi būti vertinamas kaip atskira rinka. Be to, įprastas oro transporto bylose Komisijos taikytas rinkų apibrėžimo metodas neverčia nustatyti tam tikros geografinės teritorijos, o veikiau – linijinio ryšio nuo taško iki taško. Ieškovė tvirtina, kad, išskyrus tris nagrinėjamas rinkas (Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas), Komisija neapibrėžė jokios kitos rinkos ir pasitenkino nuorodomis į bendras kategorijas, paminėdama daug, nors ir tiksliai neįvardytų, maršrutų į Kopenhagą ir Bilundą ir iš jų. Taigi taip Komisija nustatė ir atskyrė ne daugiau kaip tris rinkas.

45 Komisija bet kuriuo atveju neįrodė rinkos, apimančios visos EEE teritoriją, egzistavimo ir nepagrindė savo teiginio, kad susitarimas paveikė ar galėjo paveikti visus maršrutus iš Danijos ar į ją.

46 Be to, Komisijos nurodyta atitinkama teritorija apima daugybę oro maršrutų, kurių neaptarnauja nei SAS, nei *Maersk Air* ir kurių atveju Danija nėra nei išvykimo, nei atvykimo vieta. Ir šioje vietoje Komisija niekaip neįrodė, kaip šie maršrutai buvo ar galėjo būti paveikti.

47 Ieškovė teigia, kad Komisija neįrodė realaus inkriminuojamo susitarimo poveikio tiems nagrinėjamiems maršrutams, kuriuos ji paminėjo tik įvardydama kategorijas ir nekonkrečiai. Ji tvirtina, kad *Lexecon* atliktame tyrime buvo prieita prie išvados, jog susitarimo poveikis maršrutams, kuriuose veiklos sritys nesutapo ir kuriuose SAS susidūrė tik su potencialia *Maersk Air* konkurencija, buvo minimalus.

- 48 Ieškovė pažymi, kad byloje „Graikijos keltai“ Komisija tvirtino, jog transporto srityje pažeidimų geografinis poveikis apsiriboja maršrutais, kuriuos realiai paveikė antikonkurenciniai veiksmai. Nagrinėjamu atveju neteisingas susitarimo geografinio poveikio įvertinimas lėmė, kad Komisija neteisingai įvertino pažeidimo sunkumą.
- 49 Netgi darant prielaidą, kad Pirmosios instancijos teismas palaiko nuomonę, jog sąvoka „paveikta geografinė rinka“ reiškia geografinę teritoriją, kurioje pažeidimo poveikis turėjo padarinių, motyvavimas vis tiek būtų netinkamas, nes ginčijamame sprendime nenurodoma, kokios rūšies poveikis galėjo atsirasti „EEE ir už jos ribų“.
- 50 Ieškovė teigia, kad Komisija taip pat padarė klaidą, vertindama pažeidimo geografinį poveikį.
- 51 Ieškovė mano, kad pažeidimas neturėjo tokio plataus poveikio, kaip tvirtina Komisija. Pastaroji, pavyzdžiui, turėjo atsižvelgti į tai, kad SAS ir *Maersk Air* nepavyko susitarti dėl savo skrydžių maršrutu Kopenhaga–Birmingemas laiko suderinimo. Šis pavyzdys parodo, kad, nepaisant bendrų susitarimo dėl rinkų pasidalijimo formuluočių, jų poveikis buvo juntamas tik maršrutuose, kuriuose šalys iš tikrųjų konkuravo.

— Dėl ketvirtos dalies, susijusios su iš pažeidimo gauta nauda

- 52 Ieškovė primena, jog, remiantis gairėmis, pagrindinę baudą galima padidinti, kad jos dydis viršytų neteisėtą pelną, gautą dėl pažeidimo. Nagrinėjamu atveju Komisija taikė šias nuostatas ir apskaičiavo ieškovei skirtą baudą pagal tokį metodą:

remdamasi kartelio šalių per derybas pateiktais skaičiavimais, ji padarė prielaidą, jog *Maersk Air* nutraukus skrydžius Kopenhaga–Stokholmas metinės SAS pajamos padidėjo <...>¹ Danijos kronų (DKK). Priešingai nei teigia Komisija atsiliepime į ieškinį, iš ginčijamo sprendimo aiškiai išplaukia, kad pelną, kurį SAS gavo dėl pažeidimo, Komisija iš tikrųjų apskaičiavo, remdamasi <...> DKK suma.

53 Ieškovė ginčija, kad dėl pažeidimo ji papildomai gavo <...> DKK.

54 Šiuo klausimu ji pirmiausia tvirtina, kad <...> DKK suma paremta paprasta *Maersk Air* atstovo per derybas išsakyta pastaba, kuriai SAS niekuomet nebuvo pritarusi.

55 Informaciją paneigia ir tai, kad nustatytų maršruto Kopenhaga–Stokholmas tarifų kaita nesiskyrė nuo panašių maršrutų tarifų.

56 Ieškovė taip pat pažymi: kadangi Komisijos vertinime atsižvelgiama tik į maršrutą Kopenhaga–Stokholmas, jame neatkreipiamas dėmesys į specifinį oro transporto sektoriaus, veikiančio kaip tinklas, pobūdį. Būtinybė atkreipti dėmesį į visą tinklą ypač svarbi maršruto Kopenhaga–Stokholmas atveju, kuriame 60 % keleivių yra jungiamųjų skrydžių keleiviai.

1 --- Konfidencialūs duomenys nepateikiami.

- 57 Be to, ieškovė teigia dėl pajėgumų trūkumo oro linijoje Kopenhaga–Stokholmas buvusi suinteresuota, kad *Maersk Air* nenutrauktų savo veiklos šiuo maršrutu, ir tai ji pažymėjo per savo derybas su *Maersk Air* 1998 metais. Ji priduria, kad per sąlygiškai trumpą laikotarpį po *Maersk Air* pasitraukimo SAS taip pat neturėjo galimybių visiškai reformuoti savo tinklo ir pritaikyti jį prie naujos situacijos, be to, dėl pajėgumų trūkumo prarado keleivių konkuruojančių tinklų naudai.
- 58 Galiausiai ieškovė tvirtina, kad <...> DKK suma paremta dokumentu, dėl kurio, šiam pasirodžius, SAS neturėjo galimybės pareikšti nuomonės, ir kad aplinkybė, jog *Maersk Air* nuomonei nebuvo prieštaraujama, nereiškia, kad SAS jai pritarė. Be to, su derybomis susijusiuose SAS dokumentuose neminimos papildomos pajamos iš susitarimo dėl bendradarbiavimo, o veikiau pabrėžiama, kad būtų pelninga, jei, siekiant išvengti pajėgumų trūkumo per piką, *Maersk Air* nenutrauktų skrydžių Kopenhaga–Stokholmas.
- 59 Be to, ieškovė pažymi, kad ginčijamas sprendimas leidžia suprasti, jog <...> DKK suma paremta prezumpcija, kad buvo pakeltos skrydžių Kopenhaga–Stokholmas ir Kopenhaga–Oslos kainos vienam keleiviui, nors pastarasis maršrutas nebuvo įtrauktas į susitarimą dėl rinkos pasidalijimo. Todėl, jei pritaikytume Komisijos argumentus tik maršrutui Kopenhaga–Stokholmas, kuriuo skraido apie 1 milijonas keleivių, teisinga būtų <...> DKK suma.

— Dėl penktos dalies, susijusios su atitinkama apyvarta

- 60 Ieškovė mano, kad, jei Pirmosios instancijos teismas pritarėtų Komisijos pasirinkimui taikyti atitinkama apyvarta paremtą apskaičiavimo metodą, nors gairėse nėra jokios nuorodos į tokį baudos apskaičiavimą, Komisija mažų mažiausiai turėtų lyginti panašius skaičius.

- 61 Ieškovė šiuo klausimu teigia, kad Komisija padarė klaidą, nes palygino konsoliduotą 4,917 milijardų eurų siekiančią SAS grupės apyvartą su 10,7 kartų mažesne *Maersk Air* apyvarta, neatsižvelgdama į tai, jog *Maersk Air* priklauso *A. P. Møller* grupei, kurios apyvarta yra maždaug dvigubai didesnė už SAS apyvartą.
- 62 Komisija ginčija ieškovės argumentų pagrįstumą ir prašo atmesti šį ieškinio pagrindą.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

- 63 Pateikdama pirmąjį ieškinio pagrindą, kuriame teigiama, kad Komisija neteisingai kvalifikavo pažeidimus kaip „labai sunkius“, nors jie buvo tik „sunkūs“, ieškovė suformulavo kelis kaltinimus bei argumentus, padalydama juos į penkis dalis, kurie, nors ir būdami skirtingi, iš dalies yra susiję ir kuriais iš esmės siekiama užginčyti Komisijos atliktą pažeidimų sunkumo vertinimą, nes ji teikė pernelyg didelę reikšmę pažeidimų pobūdžiui ir nekreipė dėmesio arba neteisingai įvertino veiksnius, susijusius su nagrinėjamos geografinės rinkos dydžiu bei faktiniu poveikiu rinkai. Ieškovė mano, kad šios bylos aplinkybės panašios į bylos „Graikijos keltai“ aplinkybes ir kad Komisija, apskaičiuodama baudą, neteisingai atsižvelgė į dėl pažeidimo gautą naudą bei į bendrą apyvartą.

— Įvadinės pastabos

- 64 Pirmiausia primintina, kad reglamento 12 straipsnio 2 dalis, kaip ir Reglamento Nr. 17 15 straipsnio 2 dalis, baudos nustatymo klausimu tik numato, kad

atsižvelgiama į pažeidimo sunkumą ir trukmę. Remiantis nusistovėjusia teismų praktika ši nuostata suteikia Komisijai plačią diskreciją nustatant baudas (1997 m. spalio 21 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Deutsche Bahn prieš Komisiją*, T-229/94, Rink. p. II-1689, 127 punktas), kuri visų pirma priklauso nuo jos bendros politikos konkurencijos srityje (32 punkte minėto sprendimo *Musique Diffusion française ir kt. prieš Komisiją* 105 ir 109 punktai). Vykdydama šią politiką, Komisija, siekdama užtikrinti savo sprendimų baudų klausimais skaidrumą ir objektyvumą, 1998 m. priėmė gaires, kuriomis, atsižvelgiant į aukštesnę teisinę galią turinčias teisės normas, norima patikslinti kriterijus, kuriuos ji ketina taikyti naudodamasi savo diskrecija; iš to išplaukia šios diskrecijos apribojimas savo iniciatyva (šiuo klausimu žr. 1998 m. balandžio 30 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Vlaamse Gewest prieš Komisiją*, T-214/95, Rink. p. II-717, 89 punktą), nes Komisija turi vadovautis taisyklėmis, kurias pati sau nustatė (1996 m. gruodžio 12 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *AIUFFASS ir AKT prieš Komisiją*, T-380/94, Rink. p. II-2169, 57 punktas).

- 65 Nagrinėjamu atveju pagal ginčijamo sprendimo 78–125 konstatuojamąsias dalis Komisija skyrė baudas dviem įmonėms, pažeidusioms EB 81 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 53 straipsnį. Iš šių ginčijamo sprendimo konstatuojamųjų dalių ir bylos medžiagos matyti, kad baudos buvo skirtos remiantis reglamento 12 straipsnio 2 dalimi ir kad Komisija, nors ginčijamame sprendime nėra aiškios nuorodos į gaires, o jos susijusios tik su pagal Reglamento Nr. 17 15 straipsnio 2 dalį paskirtomis baudomis, nustatė baudos dydį, remdamasi gairėse apibrėžtu metodu.
- 66 Visų pirma reikia patikrinti, ar, kaip teigia ieškovė, gairės pernelyg apribojo diskreciją, kuria disponuoja Komisija nustatydamą baudas.
- 67 Remiantis gairėse apibrėžtu metodu, baudos dydis apskaičiuojamas pagal schemą nustatant pagrindinę baudą, kuri padidinama, atsižvelgiant į sunkinančias aplinky-

bes, arba sumažinama, atsižvelgiant į lengvinančias aplinkybes. Pagrindinė bauda nustatoma pagal pažeidimo sunkumą, o prie jos prireikus pridedama papildoma suma, priklausanti nuo jo trukmės.

- 68 Pažeidimo sunkumo klausimu gairės patikslina, kad reikia atsižvelgti į pažeidimo pobūdį, jo įtaką rinkai, kur tai gali būti įvertinta, ir susijusios geografinės rinkos dydį (1 punkto A dalies pirmoji pastraipa). Pažeidimai skirstomi į tris grupes: „lengvi pažeidimai“, už kuriuos numatoma nuo 1 000 iki 1 milijono eurų bauda, „sunkūs pažeidimai“, baudžiami nuo 1 milijono iki 20 milijonų eurų bauda, ir „labai sunkūs pažeidimai“, už kuriuos numatoma daugiau nei 20 milijonų eurų bauda (1 punkto A dalies antroji pastraipa, pirma–trečia įtraukos). Kiekvienos šios kategorijos, visų pirma sunkių ir labai sunkių pažeidimų, atveju siūlomų baudų skalė leidžia skirti įmonėms skirtingas baudas pagal jų padaryto pažeidimo pobūdį (1 punkto A dalies trečioji pastraipa). Taip pat būtina atsižvelgti į faktinę ekonominę pažeidėjų galimybę padaryti pastebimos žalos kitiems ūkio subjektams ir visų pirma vartotojams bei nustatyti tokio dydžio baudą, kuri turėtų pakankamą atgrasantį poveikį (1 punkto A dalies ketvirtoji pastraipa).

- 69 Be to, tam tikrais atvejais gali prireikti koreguoti baudas, numatytas kiekvienai iš trijų kategorijų, siekiant atsižvelgti į specifinį kiekvienos įmonės dydį ir jos pažeidimo poveikį konkurencijai, visų pirma tuomet, kai to paties tipo pažeidimus padaro labai skirtingo dydžio įmonės, ir taip bendrą atskaitos tašką pritaikyti kiekvienos įmonės specifikai (toliau – atskaitos suma) (1 punkto A dalies šeštoji pastraipa).

- 70 Iš to išplaukia, kad numatydamos, jog nustatant pažeidimo sunkumą reikia atsižvelgti į pažeidimo pobūdį, jo įtaką rinkai, kur tai gali būti įvertinta, ir susijusios geografinės rinkos dydį, gairės neviršija nei reglamento 12 straipsnio 2 dalies reglamentavimo, nei diskrecijos, kuria, remiantis teismų praktika, disponuoja Komisija nustatydamą baudas, ribų.
- 71 Taip pat pažymėtina, kad, priešingai nei teigia ieškovė, gairės nenustato, jog visi susitarimai dėl rinkų pasidalijimo automatiškai kvalifikuojami kaip „labai sunkūs“.
- 72 Pirmiausia gairių 1 punkto A dalies pirmoji pastraipa aiškiai numato, kad nustatant pažeidimo sunkumą reikia atsižvelgti ne tik į pažeidimo pobūdį, įtaką rinkai, jeigu ji gali būti įvertinta, ir atitinkamos geografinės rinkos dydį.
- 73 Antra, 1 punkto A dalies antrosios pastraipos trečia įtrauka, kurioje apibrėžiama sąvoka „labai sunkūs pažeidimai“, nepateikia griežtos ir išankstinės kvalifikacijos, o tik apsiriboja nuoroda, kad „šiems pažeidimams iš esmės priskiriami horizontalūs apribojimai, pavyzdžiui, kainų karteliai, rinkos pasidalijimo kvotos ir tinkamam vidaus rinkos funkcionavimui pavojų keliantys veiksmai, pavyzdžiui, nacionalinių rinkų atskyrimas bei aiškus įmonių, turinčių kvazimonopolinę padėtį, piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi“.
- 74 Trečia, 1 punkto A dalies ketvirtojoje–šeštojoje pastraipose taip pat numatyta nustatant baudos dydį atsižvelgti į daugelį kitų veiksnių (faktinę ekonominę pažeidėjų galimybę padaryti pastebimą žalą, atgrasantį baudos poveikį, pažeidimo specifinę svarbą ir todėl tikrąją kiekvienos atskiros įmonės pažeidimo įtaką konkurencijai).

- 75 Iš to išplaukia, kad gairės negali būti vertinamos kaip pernelyg stipriai ir neteisėtai ribojančios Komisijos diskreciją, kuria ji disponuoja nustatydamas baudas, o turi būti laikomos instrumentu, leidžiančiu įmonėms tiksliau įsivaizduoti, kokią konkurencijos politiką ketina plėtoti Komisija, siekdama užtikrinti sprendimų baudų klausimais skaidrumą ir objektyvumą (šiuo klausimu žr. 2004 m. balandžio 29 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Tokai Carbon ir kt. prieš Komisiją*, T-236/01, T-239/01, T-244/01–T-246/01, T-251/01 ir T-252/01, Rink. p. II-1181, toliau – sprendimas „Grafito elektrodai“, 157 punktą). Be to, primintina, kad gairėse numatyto baudų apskaičiavimo metodo teisėtumą Bendrijos teismai kelis kartus jau yra patvirtinę (visų pirma žr. 2002 m. kovo 20 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimą *LR AF 1998 prieš Komisiją*, T-23/99, Rink. p. II-1705; 2003 m. kovo 19 d. Sprendimą *CMA CGM ir kt. prieš Komisiją*, T-213/00, Rink. p. II-913; sprendimą „Grafito elektrodai“ ir 2003 m. liepos 9 d. Sprendimą *Archer Daniels Midland ir Archer Daniels Midland Ingredients prieš Komisiją*, T-224/00, Rink. p. II-2597, toliau – sprendimas „Lizinas“).
- 76 Bet kuriuo atveju konstatuotina, kad ieškovės kaltinimas, jog Komisija pasitenkino vien formaliu metodu, atsižvelgdama į vienintelį pažeidimo sunkumo kriterijų, grindžiamas neteisingu ginčijamo sprendimo aiškinimu.
- 77 Pažeidimo sunkumo analizė pradedama ginčijamo sprendimo 87 konstatuojamojoje dalyje, kurioje teigiama, kad „siekdama įvertinti pažeidimo sunkumą Komisija atsižvelgia į jo pobūdį, atitinkamos geografinės rinkos dydį ir faktinį pažeidimo poveikį rinkai“. Toliau pateikiami trys ginčijamo sprendimo „skirsniai“, kuriuose atitinkamai nagrinėjami „pažeidimo pobūdis“ (88 ir 89 konstatuojamosios dalys), „atitinkamos geografinės rinkos dydis“ (90 ir 91 konstatuojamosios dalys) ir „faktinis pažeidimo poveikis“ (92–95 konstatuojamosios dalys). Galiausiai ketvirtame skirsnyje Komisija dar išnagrinėjo įvairius susitarimo šalių argumentus dėl pažeidimo sunkumo (96–101 konstatuojamosios dalys).

78 Iš to išplaukia, kad ieškovės kaltinimas dėl vien formalaus pažeidimų nagrinėjimo, apsiribojančio jo pobūdžiu, yra atmestinas.

79 Toliau reikia patikrinti, ar Komisijos atliktas pažeidimo sunkumo vertinimas trijų kriterijų, t. y. pažeidimų pobūdžio, atitinkamos geografinės rinkos dydžio ir jų konkrečios įtakos rinkai, požiūriu yra akivaizdžiai klaidingas.

— Dėl pažeidimo pobūdžio

80 Kalbant apie pažeidimo pobūdį, pažymėtina, kad, remiantis ginčijamo sprendimo 1 straipsniu, šalys pažeidė EB 81 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, sudarydamos bendrą susitarimą dėl rinkų pasidalijimo, numatanti, jog SAS nesiūlo maršrutų iš Jutlandijos, kuriuos aptarnauja *Maersk Air*, o *Maersk Air* negali siūlyti savo paslaugų maršrutuose iš Kopenhagos, kuriuos aptarnauja ar ketina aptarnauti SAS, ir susitarimą išlaikyti vidaus maršrutų pasiskirstymą bei specialius rinkų pasidalijimo susitarimus dėl tam tikrų tarptautinių maršrutų, t. y. susitarimą, numatanti, kad *Maersk Air* nutraukia maršruto tarp Kopenhagos ir Stokholmo aptarnavimą ir gauna už tai kompensaciją bei, kompensuojant šį susitarimą, susitarimą, pagal kurį SAS nutraukia maršrutą Kopenhaga–Venecija, o *Maersk Air* pradeda aptarnauti šį maršrutą, ir susitarimą, numatanti, kad SAS nutraukia skrydžius maršrutu Bilundas–Frankfurtas.

81 Šios aplinkybės neginčytinos, šalims pripažinus jas per administracinę procedūrą ir ieškovei aiškiai nurodžius savo ieškinyje, kad ji neginčia ginčijamame sprendime nustatytų pažeidimų.

82 Pirmoje pirmo ieškinio pagrindo dalyje, kuria siekiama įrodyti, kad nustatyti pažeidimai turėjo būti kvalifikuoti kaip „sunkūs“, o ne kaip „labai sunkūs“, ieškovė iš esmės kaltina Komisiją, kad ji pasirinko formalų metodą, atsižvelgdama tik į pažeidimo pobūdį, nors iš Komisijos sprendimų praktikos (bylos, kuriose buvo priimti sprendimai „Lizinas“, „Besiūliai plieno vamzdžiai“ ir „Šiluminiai vamzdžiai“) ir iš teismų praktikos išplaukia, kad iš pažeidimų, susijusių su rinkų pasidalijimu, kaip „labai sunkūs“ buvo kvalifikuojami tik tie, kurie nuolat veikė visą bendrąją rinką arba didelę jos dalį ir sukėlė tikrą esminę žalą konkurencijai. Nors pačiose gairėse rinkos pasidalijimas minimas tarp „labai sunkių“ pažeidimų, jos daro nuorodą tik į didelius ir ilgai trunkančius kartelius. Tai ieškovė pagrindžia pateikdama Komisijos sprendimus bylose, kuriose buvo priimti Sprendimai „Cementas“, „Kartonas“ ir „Plieninės sijos“.

83 Šiuo klausimu pirmiausia primintina, kad „pažeidimo sunkumo vertinimas nustatant baudos dydį visų pirma atliktinas atsižvelgiant į konkurencijos apribojimų pobūdį, dalyvaujančių įmonių skaičių ir svarbą, kiekvienos iš jų kontroliuojamos rinkos dalį Bendrijoje bei padėtį rinkoje pažeidimo padarymo metu“ (1970 m. liepos 15 d. Teisingumo Teismo sprendimo *ACF Chemiefarma prieš Komisiją*, 41/69, Rink. p. 661, 176 punktas). Be to, nusistovėjusi teismų praktika apsiriboja tuo, kad tik nurodo, jog „sunkumo vertinimas <...> atliktinas visų pirma atsižvelgiant į konkurencijos apribojimų pobūdį“ (1997 m. spalio 22 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *SCK ir FNK prieš Komisiją*, T-213/95 ir T-18/96, Rink. p. II-1739, 246 punktas ir sprendimo „Lizinas“ 117 punktas). 2003 m. rugsėjo 30 d. Sprendime *Michelin prieš Komisiją* (T-203/01, Rink. p. II-4071, 258 ir 259 punktai) Pirmosios instancijos teismas taip pat nusprendė, kad pažeidimo sunkumas gali būti nustatomas vadovaujantis piktnaudžiavimo veiksmų pobūdžiu bei tikslais ir pažymėjo, jog „iš nusistovėjusios teismų praktikos išplaukia (1999 m. kovo 11 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Thyssen Stahl prieš Komisiją*, T-141/94, Rink. p. II-347, 636 punktas ir 2001 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Krupp Thyssen Stainless ir Acciai speciali Terni prieš Komisiją*, T-45/98 ir T-47/98, Rink. p. II-3757, 199 punktas), kad nustatant baudos dydį su elgesio tikslais susijusiems aspektams gali tekti didesnė reikšmė nei su jo poveikiu susijusiems aspektams“.

84 Todėl, nors taip pat būtina atsižvelgti į atitinkamos geografinės rinkos dydį ir į įtaką rinkai, kur tai gali būti įvertinta, pažeidimo pobūdis yra esminis pažeidimo sunkumo vertinimo kriterijus.

85 Kalbant konkrečiau apie susitarimus, kuriais, kaip ir nagrinėjamu atveju, pasidalijama rinka, pirmiausia pažymėtina, kad gairės nustato, jog „labai sunkius“ pažeidimus iš esmės sudaro horizontalūs apribojimai, pavyzdžiui, kainų ir rinkos dalių kvotų karteliai bei kitokie vidaus rinkai funkcionuoti trukdantys veiksmai, be to, šie apribojimai įtraukti į pavyzdinį susitarimų, kurie aiškiai paskelbiami nesuderinamais su bendrąja rinka EB 81 straipsnio 1 dalies c punkte, sąrašą. Greta sunkių konkurencijos trukdymų, kuriuos sukelia tokie susitarimai, jie, įpareigodami šalis paisyti įvairių nacionalinėmis sienomis apribotų rinkų, taip pat atriboja šias rinkas ir taip paneigia pagrindinį EB sutarties Bendrijos rinkos integracijos tikslą. Teismų praktikoje tokie pažeidimai, ypač jei tai yra horizontalūs susitarimai, taip pat kvalifikuojami kaip „ypač sunkūs“ arba „akivaizdūs pažeidimai“ (1995 m. balandžio 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Tréfilunion prieš Komisiją*, T-148/89, Rink. p. II-1063, 109 punktas ir 1998 m. rugsėjo 15 d. Sprendimo *European Night Services ir kt. prieš Komisiją*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 ir T-388/94, Rink. p. II-3141, 136 punktas). Tačiau, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, siekdama įvertinti pažeidimo sunkumą, Komisija turi atsižvelgti ne tik į ypatingas bylos, bet ir į pažeidimo aplinkybes bei užtikrinti, kad jos veiksmai turėtų reikiamą atgrasantį poveikį pirmiausia tokių pažeidimų atžvilgiu, kurie ypač kenkia Bendrijos tikslų įgyvendinimui (32 punkte minėto sprendimo *Musique Diffusion française ir kt. prieš Komisiją* 106 punktas).

86 Ieškovės argumentas, kad nagrinėjami pažeidimai turėjo būti kvalifikuoti kaip „sunkūs“, nes kaip „labai sunkūs“ gali būti kvalifikuojami tik tokie pažeidimai, kurie apima visą bendrąją rinką ir ilgai trunka, yra atmetinas.

- 87 Visų pirma šis argumentas neteisingas teisės požiūriu. Pažeidimo trukmė nėra kriterijus, leidžiantis įvertinti pažeidimo sunkumą, o antras veiksnys, greta pažeidimo sunkumo, kurį ir reglamento 12 straipsnio 2 dalis, ir gairės numato baudos dydžiui nustatyti. Geografinio paplitimo klausimu pasakytina, kad aplinkybė, jog kaip „labai sunkių“ pažeidimų pavyzdžiai gairėse nurodomi tik pažeidimai, kurie iš tikrųjų apima daugelį valstybių narių, nereiškia, kad taip gali būti kvalifikuojami tik tokio geografinio paplitimo pažeidimai. Be to, nors daugelis Komisijos sprendimų ar teismų sprendimų dėl pažeidimų, kvalifikuotų kaip „labai sunkūs“, buvo susiję su labai dideliais apribojimais, nei Sutartis, nei reglamentas, nei gairės, nei teismų praktika neleidžia manyti, kad tik tokie pažeidimai gali būti kvalifikuojami kaip „labai sunkūs“. Kaip jau pažymėta, teismų praktika veikiau pripažįsta didelę Komisijos diskreciją nustatyti pažeidimo sunkumą ir baudą, remiantis daugeliu veiksnių, kurie nekildinami iš kokio nors privalomo ar baigtinio kriterijū, į kuriuos būtina atsižvelgti, sąrašo. Be to, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Komisijos sprendimų praktika savaime nesudaro baudų konkurencijos srityje teisinio pagrindo (visų pirma žr. 2004 m. sausio 13 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *JCB Service prieš Komisiją*, T-67/01, Rink. p. II-49, 188 punktą).
- 88 Bet kuriuo atveju pažymėtina, kad tam tikri pažeidimai buvo kvalifikuoti kaip „labai sunkūs“, nors jie nebuvo „labai paplitę“, kaip šią sąvoką supranta ieškovė. Taip sprendime byloje *Volkswagen*, dėl kurio pateiktą ieškinį Pirmosios instancijos teismas atmetė (2000 m. liepos 6 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Volkswagen prieš Komisiją*, T-62/98, Rink. p. II-2707, apeliacine tvarka patvirtintas 2003 m. rugsėjo 18 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Volkswagen prieš Komisiją*, C-338/00 P, Rink. p. I-9189), nagrinėtas pažeidimas kvalifikuotas kaip „labai sunkus“, nors su byla buvo susijusios tik Italija, Vokietija ir Austrija. 2003 m. spalio 21 d. Sprendime *General Motors Nederland ir Opel Nederland prieš Komisiją* (T-368/00, Rink. p. II-4491) Pirmosios instancijos teismas taip pat pritarė Komisijos vertinimui kvalifikuoti kaip „labai sunkų“ pažeidimą, susijusį su naujų „Opel“ markės automobilių rinka Nyderlanduose.

- 89 Be to, pabrėžtina, kad tik vienos valstybės narės teritorija ar tik nedidelė jos dalis gali sudaryti didelę bendrosios rinkos dalį EB 82 straipsnio prasme (visų pirma žr. 1975 m. gruodžio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Suiker Unie ir kt. prieš Komisiją*, 40/73 iki 48/73, 50/73, 54/73 iki 56/73, 111/73, 113/73 ir 114/73, Rink. p. 1663, 371–375 punktus; 1991 m. gruodžio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90*, Rink. p. I-5889, 15 punktą ir 2003 m. gruodžio 17 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *British Airways prieš Komisiją*, T-219/99, Rink. p. II-5917, 74-117 punktus).
- 90 Kita vertus, šis argumentas neteisingas faktų požiūriu, nes ginčijamame sprendime nustatyti pažeidimai, kitaip nei teigia ieškovė, nėra susiję tik su Danija. Remiantis ginčijamo sprendimo 91 konstatuojamąja dalimi, paveikta geografinė rinka apima teritoriją už EEE ribų. Primintina, kad ginčijamame sprendime konstatuojama, jog, be specialių rinkos pasidalijimo susitarimų dėl tam tikrų tarptautinių maršrutų, susitarimo šalys sudarė bendrą susitarimą dėl rinkų pasidalijimo, numatantį, kad SAS nesiūlo maršrutų iš Jutlandijos, kuriuos aptarnauja *Maersk Air*, o *Maersk Air* negali siūlyti savo paslaugų maršrutuose iš Kopenhagos, kuriuos aptarnauja ar ketina aptarnauti SAS. Todėl, neatsižvelgiant į tolesnį klausimą, ar buvo teisingai nustatytas nagrinėjamos geografinės rinkos dydis, nors susitarimas susijęs tik su maršrutais į ir iš Danijos, paveikta geografinė rinka apima visą EEE ir net teritoriją už jos ribų.
- 91 Iš to išplaukia, kad argumentas, jog pažeidimai, atsižvelgiant į jų pobūdį, negalėjo būti kvalifikuoti kaip „labai sunkūs“, yra atmetinas.

— Dėl nagrinėjamos geografinės rinkos dydžio

- 92 Dėl kriterijaus, susijusio su nagrinėjamos geografinės rinkos dydžiu, ieškovė iš esmės teigia, kad Komisija neteisingai įvertino pažeidimų geografinį paplitimą ir kad ji net neapibrėžė kitų, išskyrus tris specialiai paminėtas, atitinkamų rinkų.

- 93 Visų pirma pažymėtina, kad šis argumentas yra ieškinio pagrindo dėl tariamos pažeidimo sunkumo vertinimo klaidos dalis, ir tai nėra ieškinio pagrindas, kuriuo ieškovė ginčytų paties pažeidimo buvimą. Kaip aiškiai nurodė ieškovė, ieškiniu nesiekama ginčyti pažeidimų fakto, kuriuos, remiantis ginčijamo sprendimo 1 straipsniu, kurio panaikinti ieškovė neprašo, sudaro susitarimas dėl trijų atskirų maršrutų (Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas) ir bendras susitarimas dėl rinkų pasidalijimo, numatantis, kad SAS nesiūlo maršrutų iš Jutlandijos, kuriuos aptarnauja *Maersk Air*, o *Maersk Air* negali siūlyti savo paslaugų maršrutuose iš Kopenhagos, kuriuos aptarnauja ar ketina aptarnauti SAS, bei susitarimą išlaikyti vidaus maršrutų pasiskirstymą.
- 94 Esant būtent tokioms aplinkybėms nagrinėtinas šis argumentas, kurį reikia suprasti kaip susijusį tik su bendro susitarimo geografinio paplitimo nustatymu, vertinant pažeidimo sunkumą.
- 95 Primintina, jog ginčijamo sprendimo 90 konstatuojamojoje dalyje „Atitinkamos geografinės rinkos dydis“ Komisija pažymėjo, kad skrydžių trimis maršrutais iš ir į Daniją (Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas) nutraukimas buvo tik labiausiai matoma rinkų pasidalijimo pasekmė ir kad visuose kituose maršrutuose iš ir į Daniją (maršrutuose iš ir į kitas valstybes nares, EEE valstybes ir likusias pasaulio valstybes) bendras susitarimas dėl rinkų lėmė konkurencijos apribojimą, kuris kitaip nebūtų atsiradęs. Taip SAS, pirmaujanti šiaurės valstybių oro bendrovė, buvo užtikrinta, kad *Maersk Air*, pagrindinė jos konkurentė Danijoje, neaptarnaus maršrutų, kuriais SAS skraido iš Kopenhagos, arba kitų maršrutų, kurių SAS, nors ir neaptarnavo, tačiau galbūt pradėtų tai daryti. Dėl sutartos kompensacijos *Maersk Air* buvo tikra, kad SAS nesudarys jai konkurencijos maršrutuose, kuriais ji skraido į ir iš Bilundo, antrojo pagal svarbą Danijos oro uosto.

- 96 Be to, ginčijamo sprendimo 98 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat pažymėjo, jog „užtikrinus, kad *Maersk Air* nesudarys SAS konkurencijos maršrutuose į ir (arba) iš Kopenhagos ir kad SAS nekonkuruos su *Maersk Air* maršrutuose į ir (arba) iš Bilundo, SAS ir *Maersk Air* horizontalūs susitarimai dėl rinkų pasidalijimo apribojo konkurenciją daugelyje maršrutų į ir (arba) iš Danijos, įskaitant linijas tarp Danijos ir kitų valstybių narių, tarp Danijos ir EEE narių ir tarp Danijos ir kitų pasaulio valstybių. Kadangi SAS ir *Maersk Air* yra dvi pagrindinės Danijos oro bendrovės, o Kopenhaga ir Bilundas – du didžiausi šios valstybės oro uostai, rinkų pasidalijimo įtaka, kitaip nei byloje „Graikijos keltai“, buvo juntama visoje EEE ir už jos ribų“. Kaip nurodyta ginčijamo sprendimo pirmoje konstatuojamojoje dalyje, SAS, priklausanti *Star Alliance*, aptarnauja reguliarius skrydžius į 105 oro uostus, iš kurių 40 yra Skandinavijoje, 56 – likusioje Europos dalyje ir 9 – už Europos ribų.
- 97 Iš to išplaukia, jog nors teisinga, kad inkriminuojami susitarimai nepaveikė viso EEE oro transporto, ieškovės kaltinimas grindžiamas neteisingu ginčijamo sprendimo aiškinimu, nes šio sprendimo 91 konstatuojamojoje dalyje Komisija tik teisingai padarė išvadą, jog pažeidimai turėjo įtakos visoje EEE ir už jos ribų.
- 98 Nė vienas ieškovės argumentas neleidžia suabejoti šio vertinimo teisingumu.
- 99 Pirmiausia, kaip teisingai tvirtina Komisija, sąvoka „paveikta geografinė rinka“ laikytina sąvokos „atitinkama geografinė rinka“, apie kurią kalbama gairių 1 punkto A dalyje ir ginčijamo sprendimo 90 ir 91 konstatuojamosiose dalyse, sinonimu. Ieškovės argumentacija, nors ir nelabai aiškia, greičiausia siekiama apkaltinti Komisiją tuo, kad kaip „paveiktą geografinę rinką“ ji suprato geografinę teritoriją, kurioje pažeidimas turėjo tam tikrą poveikį. Šis argumentas aiškiai nepagrįstas, nes

gairių 1 punkto A dalis aiškiai numato, kad nustatant pažeidimo sunkumą reikia atsižvelgti ne tik į pažeidimo pobūdį, bet ir į jo įtaką rinkai, kur tai gali būti įvertinta, ir atitinkamos geografinės rinkos dydį. Todėl tam Komisija neprivalo tiksliai apibrėžti atitinkamos rinkos, o tik įvertinti paveiktos ar paveiktų rinkų geografinės teritorijos dydį. Be to, Komisija, net ir nustatydamą pažeidimą, nėra įpareigota tiksliai apibrėžti atitinkamos rinkos, jei, kaip yra nagrinėjamu atveju, susitarimai aiškiai riboja konkurenciją.

¹⁰⁰ Ieškovės argumentas, kad, panaudodama metodą „išvykimo – paskirties vieta“ atitinkamoms rinkoms apibrėžti, Komisija neapibrėžė kitų, išskyrus tris specialiuose susitarimuose nurodytas rinkas, taip pat aiškiai yra atmestinas.

¹⁰¹ Viena vertus, kaip jau buvo pažymėta, remiantis gairių 1 punkto A dalimi, Komisija nėra įpareigota tiksliai apibrėžti atitinkamos rinkos.

¹⁰² Kita vertus, kitų rinkų apibrėžimas teisės požiūriu pakankamai akivaizdus iš ginčijamo sprendimo. Kadangi bendru susitarimu siekiama pašalinti potencialią kitos kartelio dalyvės konkurenciją visuose maršrutuose iš ir į Daniją, yra aišku, jog „kitos (atitinkamos) rinkos“ yra visos „išvykimo – paskirties“ oro uostų poros, turinčios ryšį su Danija. Todėl bendrai paėmus poveikis daromas visiems skrydžiams, kuriuos aptarnauja šalys, arba, remiantis pačiu bendruoju susitarimu dėl rinkų pasidalijimo, kuriuos jos ketina aptarnauti iš ir į Kopenhagą ar Jutlandiją. Taigi ginčijamo sprendimo 43 konstatuojamojoje dalyje Komisija, aptarusi šio bendrojo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo tikslą, t. y. visišką potencialios konkurencijos tarp kartelio šalių pašalinimą, teisingai padarė išvadą, kad „bendra-

darbiavimas paveikė didelį, nors ir neapibrėžtą, „išvykimo – paskirties“ nacionalinių ir tarptautinių reguliarių keleivinių skrydžių rinkų skaičių į ir iš Kopenhagą ir Bilundą“.

- 103 Pirmosios instancijos teismas taip pat pastebi, kad, remiantis ginčijamo sprendimo 27 konstatuojamąja dalimi, kartelio šalys 1999 m. kovo 8 d. pranešime pačios tvirtino, jog „atitinkama rinka – tai reguliarių keleivinių skrydžių EEE rinka“ ir „patikslino, kad neįmanoma atskirti atskirų skrydžių maršrutų ar jų grupių ir atskirai juos išnagrinėti, nes verslo požiūriu susitarimas dėl bendradarbiavimo sudaro nedalomą visumą“.
- 104 Galiausiai konstatuotina, kad, kaip matyti iš pirmiau išdėstytų samprotavimų, ginčijamas sprendimas, priešingai nei teigia ieškovė, visiškai atitinka pagrindimo reikalavimus pagal EB 253 straipsnį.
- 105 Iš to išplaukia, kad ieškovės argumentai dėl atitinkamos geografinės rinkos dydžio atmestini.

— Dėl poveikio rinkai

- 106 Ieškovė iš esmės teigia, kad faktiškai pažeidimai turėjo tik ribotą poveikį rinkai arba visiškai jo neturėjo.

- 107 Šiuo atžvilgiu pirmiausia atmestinas bendras, konkrečiau nepaaiškintas argumentas, kad susitarimai neturėjo poveikio, nes visi kiekvienos susitarimo šalies padaryti savo skrydžių tvarkaraščio pakeitimai buvo pateisinami rimtomis ekonominėmis ir verslo priežastimis. Tai paprasčiausias, niekuo nepatvirtintas teiginys, kuris dėl to negali paneigti ginčijamame sprendime konstatuotos aplinkybės, siekiant įrodyti neginčijamų pažeidimų padarinius.
- 108 Toliau reikia išnagrinėti įvairius argumentus dėl trijų specialių susitarimų ir dėl bendrojo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo.
- 109 Kalbant apie tris maršrutus, kurių susitarimo šalys atitinkamai atsisakė kitos šalies naudai (Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas SAS atveju ir Stokholmas–Kopenhaga *Maersk Air* atveju) pasakytina, kad ieškovės argumentas, jog prieš sudarant susitarimą kiekviena susitarimo šalis šiuose maršrutuose patyrė nuostolių, yra nereikšmingas, netgi darant prielaidą, kad ši aplinkybė teisinga. Viena vertus, konstatuotina, kad neatsižvelgdamos į nuostolius šalys vis dėlto manė esant reikalinga arba bent pageidautina sudaryti susitarimą, kuriuo jos įsipareigojo atitinkamai nutraukti šiuos tris skrydžius. Klausimas, ar jos būtų atsisakiusios šių skrydžių, jei nebūtų sudariusios minėtų susitarimų, yra tik hipotetinis, nes kartelio dalyvės negalėjo laisvai priimti sprendimo dėl pasitraukimo. Kita vertus, paprasta aplinkybė, kad tam tikru momentu oro bendrovė patyrė nuostolių vykdydama tam tikrą maršrutą, nebūtinai reiškia jos suinteresuotumą jo atsisakyti, net vien dėl reikšmės, kurią šis maršrutas gali turėti visam jos tinklui. Be to, mažai tikėtina, kad visos oro bendrovės visuomet rentabiliai skraido visais savo maršrutais. Bet kuriuo atveju ieškovė neįrodė, kad kartelio šalys nagrinėjamus sprendimus priėmė vadovaudamosios vien ekonominiais sumetimais, atsiradusiais dėl tuo metu atliktų tyrimų. Iš ginčijamo sprendimo 66 konstatuojamosios dalies, kurios ieškovė neginčija, veikiau išplaukia, kad *Maersk Air* sutarė su SAS atsisakyti maršruto Kopenhaga–Stokholmas, neatlikusi nuodugnaus šių skrydžių 1998–1999 m. žiemos sezonu ekonominio tyrimo.

- 110 Pirmiausia, kalbant apie maršrutą Kopenhaga–Stokholmas, pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 92–94 konstatuojamosiose dalyse Komisija nustatė, jog *Maersk Air* nutraukė skrydžius maršrutu Kopenhaga–Stokholmas 1999 m kovo 27 d., 93 konstatuojamojoje dalyje patikslindama, kad pagal keleivių ir skrydžių skaičių maršrutas Kopenhaga–Stokholmas yra vienas svarbiausių Bendrijoje ir kad šiame maršrute SAS padidino savo metinę rinkos dalį nuo <...>% iki susitarimo įsigaliojimo iki maždaug <...>% nuo 2000 m. gegužės mėnesio. Iš ginčijamo sprendimo 46 konstatuojamosios dalies taip pat išplaukia, kad *Maersk Air* atsisakė keistis skrydžių numeriais su *Finnair* (taip pat aptarnavusia šį maršrutą), kuri dėl to 2000 m. gegužės mėnesį atsisakė šių skrydžių, ir su *Alitalia* bei *Swissair* (neaptarnavusiomis šio maršruto). Šių aplinkybių ieškovė neginčijo. Todėl akivaizdu, kad susitarimas turėjo juntamą poveikį rinkai, būtent tiek keleiviams, tiek ieškovei ir konkuruojančioms bendrovėms.
- 111 Vis dėlto ieškovė šiuo atžvilgiu tvirtina buvusi suinteresuota, kad *Maersk Air* ir toliau aptarnautų šį vidutiniškai keturių skrydžių per dieną maršrutą, nes ji pati negalėjo pelningai aptarnauti viso potencialaus judėjimo srauto tarp Stokholmo ir savo pagrindinio oro uosto (angl. „hub“) Kopenhagoje.
- 112 Šis argumentas akivaizdžiai atmestinas.
- 113 Pirmiausia, kaip jau buvo pažymėta, ieškovė gavo naudos dėl *Maersk Air* pasitraukimo, nes, pasitraukus *Maersk Air*, visų pirma padidėjo jos rinkos dalis.
- 114 Antra, toks didelis augimas parodo, kad, nepaisydama savo tariamo pajėgumų trūkumo, ieškovė pati galėjo patenkinti didesnę paklausą.

- 115 Trečia, ginčijamo sprendimo 67 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad pačios kartelio dalyvės manė, jog pasitraukus *Maersk Air* gerokai išsaugos SAS pajamos, ir 94 konstatuojamojoje dalyje patikslino, kad „derybų stadijoje šalys, remdamosios žinomu keleivių skaičiumi ir galimybe padidinti kainas 100 <...> DKK, apskaičiavo, kad jei *Maersk Air* neskraidytų į Stokholmą ir Oslą, SAS metinės pajamos padidėtų maždaug <...> DKK (<...> eurų)“. Be to, gindamasi Komisija pareiškė, kad šios prognozės pasirodė esančios tikslios, nes vietoj 27 milijonų Švedijos kronų (SEK) nuostolių 1998 m. SAS pasiekė 156 milijonus SEK pelno 2000 m., o ieškovė neginčijo šių duomenų teisingumo.
- 116 Ketvirta, net jei ieškovei būtų buvę naudinga, kad *Maersk Air* tęstų šiuos skrydžius, konstatuotina, jog ji negalėjo paaiškinti, kodėl vis dėlto manė esant reikalinga sudaryti susitarimą, kuriuo buvo siekiama *Maersk Air* pasitraukimo. Tai juo labiau teisinga todėl, kad iš bylos medžiagos ir būtent iš ginčijamo sprendimo 49-51 konstatuojamųjų dalių matyti, jog maršrutas Kopenhaga–Stokholmas sudarė derybų dėl rinkų pasidalijimo šerdį, o susitarimais dėl pasitraukimo iš kitų dviejų maršrutų kaip tik buvo siekiama ekvivalentiškos kompensacijos, ir kad ieškovė tvirtina, jog viena šalis nesiėmė ir neįgyvendino nė vieno sprendimo, kuris neatitiko jos interesų. Bet kuriuo atveju aplinkybė, jog ieškovė veikia buvo suinteresuota, kad *Maersk Air* toliau veiktų šiame maršrute, – darant prielaidą, kad tai teisinga – tik patvirtina, jog susitarimas turėjo faktinį poveikį rinkai, o klausimas, ar tai turėjo teigiamų ar neigiamų pasekmių ieškovės padėčiai, gali likti neatsakytas. Jei būtų pritarta ieškovei, reikėtų daryti prielaidą, kad dėl ieškovės pajėgumų trūkumo šiame maršrute susitarimas iš tam tikrų keleivių atėmė galimybę pasiekti jos pagrindinį oro uostą („hub“) Stokholme.
- 117 Kalbant apie specialius susitarimus dėl maršrutų Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas, pasakytina, kad Komisija ginčijamo sprendimo 92 konstatuojamojoje dalyje nustatė, jog SAS atsisakė šių dviejų linijų, kompensuodamas *Maersk Air* pasitraukimą iš maršruto Kopenhaga–Stokholmas. Šios aplinkybės neginčytinos ir

jos reiškia, kad šie susitarimai panaikino bet kokią faktinę konkurenciją šiose dviejose rinkose. Viena vertus, konstatuotina, kad ieškovė nepateikė jokių įrodymų, kad vis dėlto susitarimai neturėjo juntamo poveikio rinkai. Ieškovės teiginys, kad po patikrinimo šalys apribojo savo bendradarbiavimą teisėtais aspektais ir kad keleiviai gavo naudos visų pirma atidarius arba vėl pradėjus aptarnauti maršrutą tarp Kopenhagos ir Venecijos, netgi atvirkščiai – tik patvirtina inkriminuojamų susitarimų poveikio rinkai faktą.

118 Iš to išplaukia, kad ieškovės argumentai, turintys pagrįsti teiginį, jog su trimis specialiais maršrutais susiję susitarimai dėl rinkos pasidalijimo turėjo tik nedidelį poveikį rinkai, yra atmestini.

119 Kalbant apie bendrąjį susitarimą dėl rinkų pasidalijimo, pažymėtina, kad Komisija ginčijamo sprendimo 41–43, 62, 69, 72 ir 90 konstatuojamosiose dalyse nustatė, jog *Maersk Air* sutarus su SAS atidaryti naujus maršrutus iš Kopenhagos tik pritarus SAS, susitarimas turėjo įtakos visiems maršrutams į ir iš Kopenhagos ir, atvirkščiai, kadangi SAS sutiko neaptarnauti maršrutų iš Jutlandijos, kuriais jau skraidė *Maersk Air*, susitarimas taip pat turėjo įtakos visiems šiems maršrutams. Komisija taip pat konstatavo, kad šalys sutarė laikytis vidaus rinkų pasidalijimo ir kad egzistuoja atskira oro transporto paslaugų rinka tarp Kopenhagos ir Bornholmo. Ginčijamo sprendimo 72 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad tiek trimis specialiais susitarimais, tiek bendru susitarimu dėl rinkų pasidalijimo buvo siekiama aiškiai antikonkurencinio tikslo ir kad jie gerokai apribojo konkurenciją, patikslindama, kad vis dėlto poveikis ne visur buvo vienodas, nes pirmieji susitarimai paveikė faktinę konkurenciją, o bendrasis susitarimas apribojo potencialią kartelio dalyvių konkurenciją, mat kiekviena šalis įsipareigojo neaptarnauti maršrutų iš kitai šaliai rezervuoto oro uosto. Komisija šiuo atžvilgiu pridūrė, kad šio apribojimo pagrindą

sudarė tai, kad SAS buvo svarbiausia skrydžius į ir iš Danijos siūlanti bendrovė, o *Maersk Air* – jos pagrindinė konkurentė Danijoje, kad didžiausios skrydžių iš ir į Daniją dalies išvykimo ar paskirties vieta buvo vienas iš oro uostų, kuriuos apėmė susitarimas, ir kad Kopenhaga buvo vienas iš trijų pagrindinių SAS oro uostų, o *Maersk Air* iš esmės siūlė savo skrydžius iš arba į Kopenhagos ir Bilundo oro uostus.

- 120 Neginčytina, kad šių priežasčių pakanka manyti, jog bendrasis susitarimas turėjo poveikį rinkai. Viena vertus, ieškovė pripažino, kad šalys sudarė šį susitarimą ir netgi ketino jį įgyvendinti, o antra vertus, kartelio dalyvės iš tikrųjų įgyvendino ir laikėsi šio bendrojo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo arba mažų mažiausiai ieškovė neginčijo, kad, remdamosi tuo, kas buvo numatyta minėtu susitarimu, šalys įsipareigojo atsisakyti atitinkamų kitai šaliai rezervuotų maršrutų. Be to, šiuo klausimu Komisija ginčijamo sprendimo 42 konstatuojamojoje dalyje pažymėjo, kad įsigaliojus susitarimui SAS pasitraukė iš Bilundo ir *Maersk Air* buvo vienintelė bendrovė, pradėjusi naujus skrydžius iš Bilundo. Be to, ginčijamo sprendimo 23 konstatuojamojoje dalyje nurodyta aplinkybė, kad Komisija rado akivaizdžių susitarimo dėl rinkų pasidalijimo, susijusio su maršrutu Kopenhaga–Ženeva, įrodymų, nors ir nenustatė atskiro pažeidimo, nes reglamentas taikomas tik oro transportui tarp EEE oro uostų, tik patvirtina, jog susitarimų poveikis neapsiribojo vien ieškovės nurodytais maršrutais.

- 121 Šiomis aplinkybėmis ieškovės kaltinimui, kad Komisija padarė vertinimo klaidą, pernelyg griežtai įvertinusi pažeidimo sunkumą ir nepateikusi įrodymų teigdama, kad kartelis turėjo poveikį kitoms, išskyrus tris atskiras rinkas, nes nagrinėjamu atveju buvo paveikti tik trys maršrutai, negalima pritarti, mat juo siekiama ginčyti paties bendrojo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo egzistavimą.

122 Be to, kadangi pagal gaires Komisija, vertindama pažeidimo sunkumą, neturi atsižvelgti į jo faktinę įtaką rinkai, kur tai gali būti įvertinta, ir kadangi bendroju susitarimu buvo siekiama apriboti potencialią konkurenciją ir todėl faktinę įtaką akivaizdžiai sunku nustatyti, darytina prielaida, kad Komisija neprivalėjo tiksliai aprašyti faktinės kartelio įtakos rinkai ir ją įvertinti skaičiais, o galėjo vadovautis tokios įtakos tikimybės vertinimu.

123 Taip pat atmestinas ieškovės argumentas, kad niekas neparodo, jog nesant bendrojo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo šalys kitų nei Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas maršrutų atveju būtų pasiūlyusios kaip nors kitaip. Komisija ginčijamo sprendimo 100 konstatuojamojoje dalyje teisingai konstatavo:

„<...> *Maersk Air* buvo užkirstas kelias konkuruoti su SAS jos aptarnaujamuose maršrutuose iš Kopenhagos ir netgi maršrutuose, kurių SAS neaptarnavo, bet galėjo pageidauti aptarnauti. Klausimas, ar *Maersk Air* būtų pradėjusi skraidyti šiais maršrutais, jei ji nebūtų buvusi susaistyta susitarimu su SAS, yra vien hipotetinis ir neturi būti keliamas, nes iš *Maersk Air* buvo atimta galimybė spėsti, ar atidaryti naujus oro maršrutus iš Kopenhagos. Taip pat pagrįsti galima ir kalbant apie tai, kad SAS neturėjo galimybių pradėti skrydžių iš Bilundo.“

124 Nėra reikšmingas ir ieškovės argumentas, kad kartelis leido *Maersk Air* pradėti skraidyti maršrutais Kopenhaga–Kairas ir Kopenhaga–Atėnai, nes ginčijamo sprendimo 99 konstatuojamojoje dalyje Komisija teisingai pažymėjo:

„<...> nėra įrodymų, kad tam buvo būtinas bendradarbiavimas su SAS. *Maersk Air* galėjo nuspręsti savarankiškai ir bendradarbiaudama su kitu vežėju nei SAS

aptarnauti šiuos maršrutus. Netgi darant prielaidą šalių naudai, kad šie maršrutai galėjo būti atidaryti tik bendradarbiaujant *Maersk Air* ir SAS, nauda keleiviams, kurią suteikia šis maršrutas, negalėtų kompensuoti konkurencijos panaikinimo kitose rinkose“.

- 125 Taip pat konstatuotina, kad argumentas dėl tolesnio skrydžių numerių keitimosi tarp *Maersk Air* ir *British Airways* maršrute Kopenhaga–Birmingemas niekaip nepagrindžia ieškovės nuomonės, jog susitarimas dėl rinkų pasidalijimo turėjo poveikį tik trijose atskirose rinkose. Kaip pažymėta ginčijamo sprendimo 19 konstatuojamojoje dalyje, iš per patikrinimą aptiktų dokumentų matyti, kad buvo nuspręsta nenutraukti iš karto visų *Maersk Air* sudarytų susitarimų dėl skrydžių numerių keitimosi ir toliau laikytis tam tikrų iš jų, siekiant nepritraukti dėmesio ir išvengti „problemų su Komisija“. Be to, kaip pripažino pati ieškovė, iš pradžių *Maersk Air* ir SAS bandė susitarti dėl šio maršruto aptarnavimo ir tik po 2000 m. spalio 29 d., t. y. po Komisijos patikrinimo 2000 m. spalio 15 d. ir 16 d., nusprendė konkuruoti.
- 126 Galiausiai, siekdama įrodyti, kad bendrasis susitarimas dėl rinkų pasidalijimo neturėjo poveikio rinkai, ieškovė remiasi bendrovės *Lexecon* atliktu tyrimu, parodančiu, jog faktinis susitarimo poveikis maršrutų iš Danijos tarifams buvo minimalus. Nekreipiant dėmesio į tai, kad šis ieškovės užsakytas tyrimas buvo atiduotas tik pateikiant dubliką, ieškovei nepagrindus vėlavimo, kaip to reikalauja Pirmosios instancijos teismo procedūros reglamento 48 straipsnio 1 dalis, pakanka pažymėti, kad nustatytą pažeidimą sudaro rinkų pasidalijimas, todėl jis tiesiogiai nesusijęs su kartelio šalių tarifais, bei kad šalys elgėsi laikydamosi šio rinkų pasidalijimo.
- 127 Be to, pabrėžtina, kad tyrime nagrinėjamas tik susitarimo poveikis SAS kainoms, nors konkurencijos draudimo sąlyga buvo abipusė ir taip pat buvo sutarta, kad SAS

neskraidys *Maersk Air* aptarnaujamais maršrutais į ir iš Bilundo. Tačiau yra aišku, kad nesant susitarimo SAS galėtų daryti stiprų konkurencinį spaudimą *Maersk Air*. Tyrime nėra, o ir pati ieškovė nepateikia nė vieno argumento, galinčio įrodyti, kad šiuo atžvilgiu susitarimas neturėjo poveikio.

128 Dar pažymėtina, kad nors tyrimas parodo, jog SAS tarifai maršrutuose iš Danijos, kuriuos apėmė bendrasis susitarimas dėl rinkos pasidalijimo, palyginti su tarifais maršrutuose iš Švedijos ir Norvegijos, kuriems susitarimas nebuvo taikomas, išliko stabilūs, tačiau joje lyginamos tik 20 iš 105 SAS aptarnaujamų pasirinktų maršrutų kainos ir ji neįrodo, kad konkurencinės sąlygos paveiktose ir nepaveiktose rinkose buvo panašios. Be to, tyrimas parodo, kad abiejuose regionuose tarifų raida buvo skirtinga, o maršrutų iš Danijos tarifai, palyginti su maršrutais iš Švedijos ir Norvegijos, 1996–1999 m. augo ir vėliau iki 2000 m. krito.

129 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovės teiginiai, kuriais siekiama įrodyti, jog Komisija neteisingai įvertino pažeidimų poveikį rinkai, yra atmestini.

130 Bet kuriuo atveju primintina, kad, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Komisija neprivalo įrodyti faktinio susitarimo poveikio, kuriuo siekiama aiškiai antikonkurencinio tikslo. Taip sprendime *Michelin prieš Komisiją* (minėtas 83 punkte, 258 ir 259 punktai) Pirmosios instancijos teismas, atsakydamas į ieškovės argumentą, kad dėl faktinio pažeidimo poveikio atskaitos suma turėjo būti aiškiai mažesnė, pabrėžė, jog savo sprendime Komisija neanalizavo faktinio nagrinėjamų piktnaudžiavimo veiksmų poveikio ir neprivalėjo atlikti tokios analizės; be to, nors Komisija išsakė kai kurias spėliones dėl piktnaudžiavimo veiksmų poveikio, pažeidimo sunkumas buvo

nustatytas, remiantis tų veiksmų pobūdžiu ir tikslais. Toliau Pirmosios instancijos teismas pažymėjo, kad su veiksmy esme susiję veiksniai, nustatant baudos dydį, gali būti svarbesni nei veiksniai, susiję su jų poveikiu. Sprendimo *Thyssen Stahl prieš Komisiją* (minėtas 83 punkte) 635 ir 636 punktuose Pirmosios instancijos teismas taip pat nusprendė:

„<...> (EAPB) 65 straipsnio 1 dalies pažeidimui konstatuoti nėra būtina nustatyti, kad nagrinėjami veiksmai turėjo antikonkurencinį poveikį. Tas pats pasakytina ir apie baudos nustatymą pagal (EAPB) 65 straipsnio 5 dalį. Iš to išplaukia, kad poveikis, kurį susitarimas ar suderintieji veiksmai galėjo turėti normaliam konkurencijos funkcionavimui, nėra lemiamas kriterijus, nustatant tinkamą baudos dydį. Kaip teisingai pažymėjo Komisija, veiksniai, susiję su ketinimu ir kartu su veiksmy esme, gali būti svarbesni nei su veiksmy poveikiu susiję veiksniai <...>, ypač jei kalbama apie pagal savo esmę sunkius pažeidimus, kaip antai kainų nustatymas ar rinkų pasidalijimas“.

- 131 Nagrinėjamu atveju neginčytina, kad inkriminuojamais susitarimais buvo siekiama aiškiai antikonkurencinio tikslo, nes jie numatė rinkų pasidalijimą.

— Dėl palyginimo su byla „Graikijos keltai“

- 132 Kalbant apie argumentą dėl palyginimo su byla „Graikijos keltai“, kurioje Komisija kvalifikavo pažeidimus kaip „sunkius“, o ne kaip „labai sunkius“, pirmiausia pažymėtina, kad, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, ankstesnė Komisijos sprendimų praktika savaime nesudaro baudų konkurencijos srityje teisinio pagrindo, nes ji reglamentuoja Reglamentas Nr. 17 arba atitinkami sektoriniai reglamentai, pavyzdžiui, Reglamentas Nr. 3975/87 nagrinėjamu atveju, ir gairės (75 punkte minėto sprendimo *LR AF 1998 prieš Komisiją* 234 ir 337 punktai bei 83 punkte minėto sprendimo *Michelin prieš Komisiją* 254 punktas). Todėl aplinkybė, kad

anksčiau Komisija nusprendė, jog tam tikros rūšies pažeidimai kvalifikuotini kaip „sunkūs“, negali atimti iš jos galimybės vėliau laikyti juos „labai sunkiais“, jei tai būtina Bendrijos konkurencijos politikos įgyvendinimui užtikrinti (32 punkte minėto sprendimo *Musique Diffusion française ir kt. prieš Komisiją* 105–108 punktai ir sprendimo „Lizinas“ 56 punktas).

- 133 Iš to išplaukia, jog palyginimas su byla „Graikijos keltai“, kurioje Komisija kvalifikavo pažeidimus kaip „sunkius“, negali įrodyti, kad Komisija negalėjo kvalifikuoti šioje byloje nagrinėjamo pažeidimo kaip „labai sunkaus“.
- 134 Taip pat konstatuotina, jog šių dviejų bylų palyginimas bet kuriuo atveju negali įrodyti, kad nagrinėjami pažeidimai turėjo būti kvalifikuoti kaip „sunkūs“.
- 135 Neatsižvelgiant į tai, kad Komisijos sprendimas „Graikijos keltai“ buvo susijęs su susitarimu dėl trijų jūros maršrutų tarp Patraso (Graikija) ir trijų Italijos uostų, o ne su specialiais susitarimais dėl tam tikrų linijų, ir tuo pačiu metu su bendruoju susitarimu dėl rinkų pasidalijimo, kaip yra nagrinėjamu atveju, pažymėtina, kad, kaip teisingai pastebėjo Komisija ginčijamo sprendimo 98 konstatuojamojoje dalyje, byloje „Graikijos keltai“ nustatyti pažeidimai, susiję su kainų nustatymu, buvo siauresni nei nagrinėjamu atveju.
- 136 Pirmiausia, minėtoje byloje kartelio dalyvės neįgyvendino visų neteisėtų susitarimų ir konkuravo kainomis, siūlydamos nuolaidas.

- 137 Antra, Graikijos valdžios institucijos tuo metu, kai buvo daromi pažeidimai, ragino vežėjus apriboti sutartus kainų pakėlimus infliacijos norma, todėl tarifai ir toliau buvo vieni mažiausių Bendrijoje iš viso jūros transporto Bendrijos viduje. Ieškovė niekaip neįrodė, kad nagrinėjamu atveju yra taip pat.
- 138 Trečia, nepaisant to, kad pagal keleivių skaičių trys maršrutai, kurių atveju byloje „Graikijos keltai“ buvo nustatyti pažeidimai (Ankona–Patrasas, Baris–Patrasas ir Brindisi–Patrasas), savo dydžiu buvo panašūs į maršrutus Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas, vis dėlto pažymėtina, kad nagrinėjamu atveju rinkų pasidalijimas tarp SAS ir *Maersk Air* taip pat paveikė daugelį kitų maršrutų. Nustatydami, kad *Maersk Air* nekonkuruos su SAS maršrutuose į ir (arba) iš Kopenhagos ir kad SAS nekonkuruos su *Maersk Air* maršrutuose į ir (arba) iš Bilundo, SAS ir *Maersk Air* sudaryti horizontalūs susitarimai dėl rinkų pasidalijimo apribojo konkurenciją daugelyje maršrutų į ir (arba) iš Danijos, įskaitant maršrutus tarp Danijos ir kitų valstybių narių, tarp Danijos ir EEE narių bei tarp Danijos ir likusių pasaulio valstybių. Kadangi SAS ir *Maersk Air* yra dvi pagrindinės Danijos oro bendrovės ir kadangi Kopenhaga ir Bilundas yra du didžiausi šios šalies oro uostai, šio pasidalijimo poveikis buvo jaučiamas visoje EEE ir už jos ribų, kitaip nei buvo byloje „Graikijos keltai“.
- 139 Taip pat reikia patikslinti, kad byloje „Graikijos keltai“ Komisija atstovavo nuomonei, jog pagal savo pobūdį susitarimas dėl kainų yra labai sunkus pažeidimas, ir tik dėl ypatingų aplinkybių priėjo prie išvados, kad tai buvo „sunkus“ pažeidimas. Tačiau, kaip matyti iš Komisijos sprendimo „Graikijos keltai“ 148 konstatuojamosios dalies, nagrinėjamu atveju nėra trijų veiksmų, kurie tuomet paskatino Komisiją sumažinti pažeidimo sunkumo laipsnį. Ieškovė neginčija, kad nagrinėjamu atveju nėra dviejų pirmųjų veiksmų (t. y. kad, nepaisydamos susitarimo, šalys konkuravo kainomis ir kad dėl nacionalinių institucijų spaudimo tarifai išliko vieni mažiausių Bendrijoje). Jei ieškovė remiasi trečiuoju veiksmu, ji, kaip jau nuspėsta pirmiau, daro tai

nepagrįstai, nes nagrinėjamoje byloje padarytas pažeidimas geografiniu požiūriu paplitęs labiau nei tas, už kurį buvo skirta bauda Komisijos sprendime „Graikijos keltai“.

— Išvada dėl pažeidimų kvalifikavimo

140 Iš to, kas pasakyta, matyti, kad byla „Graikijos keltai“ ne tik nepateikia jokio tinkamo pagrindo, siekiant perkvalifikuoti šioje byloje nagrinėjamus pažeidimus, bet, atvirkščiai, ji veikiau gali patvirtinti pažeidimų kvalifikavimo kaip „labai sunkių“ teisingumą, nes, viena vertus, nagrinėjamu atveju nėra ypatingų aplinkybių, leidusių sumažinti pažeidimo sunkumo laipsnį byloje „Graikijos keltai“, ir, antra vertus, nagrinėjami pažeidimai geografiniu požiūriu aiškiai daug labiau paplitę.

141 Šiomis aplinkybėmis Komisija, atsižvelgdama į pažeidimo pobūdį, atitinkamos geografinės rinkos dydį ir pažeidimo poveikį rinkai, visiškai teisingai padarė išvadą, jog SAS ir *Maersk Air* padarė labai sunkų pažeidimą.

142 Šios analizės negali paneigti nė vienas ieškovės argumentas.

143 Pirmiausia, kalbant apie argumentą, kad aplinkybė, jog Komisija *Maersk Air* baudos apskaičiavimo atskaitos tašką nustatė ties 14 milijonų eurų riba, reiškia, jog pažeidimas kvalifikuotinas kaip „sunkus“, o ne kaip „labai sunkus“, nes gairės nustato minimalią 20 milijonų eurų bauda už pažeidimus, kvalifikuotus kaip „labai sunkūs“,

pakanka pažymėti, kad būtent pagal pažeidimo sunkumą nustatomas baudos dydis, o ne atvirkščiai. Tačiau, kaip jau buvo nuspėta, Komisija ginčijamo sprendimo 102 konstatuojamojoje dalyje teisingai priėjo išvadą, kad SAS ir *Maersk Air* susitarimas dėl rinkų pasidalijimo buvo labai sunkus pažeidimas.

144 Dėl argumento, kad ieškovė dėl pažeidimo negavo neteisėto pelno ir todėl Komisija negalėjo taikyti gairių nuostatos, pagal kurią „prireikus pagrindinė bauda gali būti padidinta, siekiant sugriežtinti bausmę, jog būtų viršyta dėl pažeidimo neteisėtai gauto pelno suma“, pirmiausia pažymėtina, kad šis kaltinimas grindžiamas neteisingu ir gairių, ir ginčijamo sprendimo aiškinimu. Gairės 2 punkto penktoje įtraukoje numato galimybę sugriežtinti bausmę, kad būtų viršyta dėl pažeidimo neteisėtai gauto pelno suma, dėl sunkinančių aplinkybių, o ne vertinant pažeidimo sunkumą. Tačiau, kaip aiškiai nustatyta ginčijamo sprendimo 116 konstatuojamojoje dalyje, Komisija nusprendė, kad nagrinėjamu atveju sunkinančių aplinkybių nėra ir todėl nepadidino ieškovei skirtos baudos, atsižvelgdama į jos neteisėtai gautą pelną. Iš to išplaukia, kad šis kaltinimas atmestinas.

145 Toliau Pirmosios instancijos teismas išnagrinės šį argumentą, tačiau ne kaip siekiantį įrodyti, jog pažeidimas neturėjo būti kvalifikuotas kaip „labai sunkus“, o kaip atskirą ieškinio pagrindą, pagal kurį ieškovei buvo skirta pernelyg didelė bauda, nes ji buvo grindžiama klaidinga prielaida, jog *Maersk Air* pasitraukimas iš maršruto Kopenhaga–Stokholmas suteikė ieškovei galimybę gauti <...> DKK papildomų metinių pajamų.

146 Šiuo klausimu primintina, jog pagal teismų praktiką (75 punkte minėto sprendimo *CMA CGM ir kt. prieš Komisiją* 340 punktas ir 64 punkte minėto sprendimo *Deutsche Bahn prieš Komisiją* 217 punktas) aplinkybė, kad dėl pažeidimo įmonė negavo jokios naudos, nedraudžia jai paskirti baudą, jog ši neprarastų savo atgrasančio pobūdžio (1997 m. liepos 17 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Ferriere Nord prieš Komisiją*, C-219/95 P, Rink. p. I-4411, 46 ir 47 punktai). Tai reiškia, kad Komisija, nustatydamą baudas, neprivalo nei įrodyti, kad pažeidimas suteikė

atitinkamoms įmonėms neteisėtų privalumų, nei prireikus atsižvelgti į tai, kad nagrinėjamas pažeidimas nesuteikė jokios naudos (2000 m. kovo 15 d. Sprendimo *Cimenteries CBR ir kt. prieš Komisiją*, T-25/95, T-26/95, nuo T-30/95 iki T-32/95, nuo T-34/95 iki T-39/95, nuo T-42/95 iki T-46/95, T-48/95, nuo T-50/95 iki T-65/95, nuo T-68/95 iki T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ir T-104/95, Rink. p. II-491, toliau – Sprendimas „Cementas“, 4881 punktas).

147 Iš tikrųjų, remiantis gairių 5 punkto b papunkčiu, kuriame pateikiami keli bendri pastebėjimai, „atsižvelgiant į aplinkybes, kai atlikti <...> skaičiavimai, reiktų atkreipti dėmesį į objektyvius veiksnius, kaip antai specifines ekonomines aplinkybes, bet kokią ekonominę ar finansinę pažeidėjų gautą naudą <...> ir atitinkamai skirti baudas“. Tačiau jau buvo nuspręsta, kad ši informacija nereiškia, jog Komisija įsipareigojo ateityje nustatydama baudas visomis aplinkybėmis nustatyti ir su pažeidimu susijusią finansinę naudą. Ši informacija išreiškia tik norą labiau atsižvelgti į šį veiksnių ir pasinaudoti juo apskaičiuojant baudas, jei tik Komisija turėjo galimybę nustatyti, nors ir apytikriai, šią naudą (sprendimo „Cementas“ 4885 punktas).

148 Taigi pirmiausia reikia patikrinti, ar nustatant pažeidimo sunkumą ginčijamame sprendime iš tikrųjų buvo atsižvelgta į naudą, kurią kartelio dalyvės gavo dėl pažeidimo.

149 Šiuo klausimu primintina, kad skirsnyje „Faktinis pažeidimo poveikis“, esančiame pažeidimo sunkumą nagrinėjančioje dalyje, Komisija 92 ir 93 konstatuojamosiose dalyse nustatė, kad „labiausiai matomos pažeidimo pasekmės buvo šios: *Maersk Air* atsisakė maršruto Kopenhaga–Stokholmas <...>. SAS atsisakė maršrutų Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas <...>. Maršrute Kopenhaga–Stokholmas SAS padidino savo rinkos dalį nuo <...> % iki <...> %“. Šis poveikis neginčytinas ir vien jis parodo, kad SAS dėl pažeidimo gavo neginčijamos naudos, padidindama savo rinkos dalį. Ginčijamo sprendimo 94 konstatuojamojoje dalyje taip pat pažymima, kad

„derybų stadijoje šalys, remdamosi žinomu keleivių skaičiumi ir galimybe padidinti kainas 100 <...> DKK, paskaičiavo, kad jei *Maersk Air* neskraidytų į Stokholmą ir Oslą, SAS metinės pajamos padidėtų maždaug <...> DKK (<...> eurų)“, o 95 konstatuojamojoje dalyje – „kadangi bendras SAS ir *Maersk Air* susitarimas dėl rinkų pasidalijimo paveikė daugelį maršrutų į ir iš Danijos, Komisija mano, jog dėl pažeidimo gautas pelnas yra daug didesnis, nei įsivaizduojama pagal šiuos skaičiavimus“. Iš to išplaukia, kad Komisija tam tikru mastu atsižvelgė į kartelio dalyvių dėl pažeidimų gautą naudą, ir dėl to šis elementas buvo laikomas ne atskaitos tašku apskaičiuojant baudą, bet veiksmu, į kurį atsižvelgta nustatant pažeidimo sunkumą, kartu vaidinančiu tam tikrą vaidmenį apskaičiuojant baudą.

150 Ieškovė ginčija, kad pažeidimas lėmė jos metinių pajamų padidėjimą maždaug <...> DKK.

151 Šiuo klausimu pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 94 konstatuojamoji dalis apsiriboja nuoroda, jog „derybų stadijoje šalys <...> apskaičiavo“. Taigi tai nėra Komisijos, o pačių šalių per derybas dėl susitarimo atliktas vertinimas.

152 Antra, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 53 konstatuojamosios dalies, šis skaičius įrašytas į 1998 m. rugpjūčio 25 d. už projektą (*SAS/Maersk Air*) atsakingų asmenų posėdžio protokole. Taigi, priešingai nei teigia ieškovė, šiuo atveju kalbama ne apie „paprastą *Maersk Air* atstovo <...> išsakytą pastabą“, o apie posėdžio, kuriame dalyvavo SAS, protokolą.

- 153 Trečia, nors ieškovė tvirtina, kad šis skaičius pateiktas *Maersk Air* surašytame dokumente ir SAS jam niekuomet nebuvo pritarusi, iš atsakymų į Pirmosios instancijos teismo klausimus raštu matyti, jog šis dokumentas buvo pridėtas prie pranešimo apie kaltinimus ir kad šalys pripažino šiame pranešime aprašytas aplinkybes ir pažeidimus.
- 154 Ketvirta, ieškovė teigia, kad šią informaciją paneigia ir tai, kad nustatytų maršruto Kopenhaga–Stokholmas tarifų kaita nesiskyrė nuo panašių maršrutų, kurių susitarimas neapėmė, tarifų. Šis tvirtinimas jau buvo atmestas pateikiant pastabas dėl faktinio pažeidimų poveikio, visų pirma dėl to, kad maršrutai Kopenhaga–Oslos ir Stokholmas–Kopenhaga negali būti laikomi nepaveiktais susitarimo, atsižvelgiant į bendrąjį susitarimą dėl rinkų pasidalijimo ir į aplinkybę, kad, remiantis ginčijamo sprendimo 53 konstatuojamojoje dalyje nurodytu 1998 m. rugpjūčio 28 d. posėdžio protokolu, *Maersk Air* įsipareigojo atsisakyti skrydžių į Oslą.
- 155 Penkta, dublike ieškovė teigia, kad apskaičiuota <...> DKK suma turėtų būti sumažinta iki <...> DKK sumos, nes maršrutas Kopenhaga–Oslos niekada nebuvo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo objektas. Kaip teisingai pastebėjo Komisija, šiam argumentui negali būti pritarta, nes juo siekiama ginčyti bendrojo susitarimo dėl rinkų pasidalijimo egzistavimą ar taikymo sritį, o ieškovė neginčijo nei aplinkybių, nei pažeidimų. Be to, ieškovė teisės požiūriu nepakankamai įrodė, kad šis maršrutas nebuvo rinkos pasidalijimo objektas.
- 156 Šešta, šis kaltinimas bet kuriuo atveju atmestinas, nes ieškovė apsiriboja tuo, kad ginčija naudos, gautos dėl pažeidimo, egzistavimą, tačiau nepateikia bent menkiausio įrodymo šiuo klausimu. Atvirkščiai, kaip jau buvo pažymėta, Komisija tvirtina, kad prognozės pasirodė esančios tikslios, nes vietoj 27 milijonų Švedijos kronų (SEK) nuostolių 1998 m. SAS turėjo 36 milijonus pelno 1999 m. ir 156 milijonus SEK pelno 2000 m., o ieškovė šiam teiginiui neprieštaravo.

157 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškinio pagrindas, kuriame teigiama, jog pažeidimai turėjo būti kvalifikuoti kaip „sunkūs“, o ne kaip „labai sunkūs, yra atmestinas.

— Dėl atsižvelgimo į apyvartą

158 Be to, pateikdama pirmąjį ieškinio pagrindą, ieškovė taip pat kaltina Komisiją apskaičiavus baudą remiantis apyvarta, nors gairėse nėra jokios nuorodos į ją, ir padarius klaidą, nes ji palygino konsoliduotą SAS grupės apyvartą su *Maersk Air* apyvarta, neatsižvelgdama į tai, jog *Maersk Air* priklauso *A. P. Møller* grupei.

159 Konstatuotina, kad nagrinėjant pirmąjį ieškinio pagrindą, susijusį su pažeidimo sunkumo nustatymu, šis kaltinimas nereikšmingas. Tačiau Pirmosios instancijos teismas išnagrinės jį kaip savarankišką ieškinio pagrindą.

160 Pirmiausia primintina, kad gairės sukūrė naują metodą baudoms apskaičiuoti. Anksčiau Komisija savo praktikoje baudas skaičiuodavo proporcingai nuo atitinkamos įmonės apyvartos, o gairės veikia grindžiamos vienkartinės sumos principu ir dabar, remiantis pačiu pažeidimo sunkumu, nustatomas absoliučiais skaičiais išreikštas pagrindinis baudos dydis, kuris vėliau padidinamas, atsižvelgiant į trukmę, ir koreguojamas pagal sunkinančias ar lengvinančias aplinkybes. Teismų praktika aiškiai pritarė šiam metodui (visų pirma žr. sprendimo „Grafito elektrodai“ 189–193 punktus). Taikant gairėse numatytą metodą apyvarta svarbi tik kaip antrinis kriterijus, skirtas koreguoti baudą neperžengiant tų ribų, kurias gairės numato už skirtingas pažeidimų („lengvi“, „sunkūs“ ir „labai sunkūs“) kategorijas.

161 Priešingai nei teigia ieškovė, Komisija, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 87–103 konstatuojamųjų dalių, naudojo ne atitinkama apyvarta pagrįstą metodą, o rėmėsi pažeidimo kvalifikavimu kaip „labai sunkaus“ ir vėliau pagal gaires ginčijamo sprendimo 104–106 konstatuojamosiose dalyje atsižvelgė į neteisėto kiekvienos įmonės elgesio poveikį, turėdama mintyje aplinkybę, kad jų dydis labai skiriasi.

162 Taip pagal ginčijamo sprendimo 104 punktą Komisija, nors ir aiškiai būdama nuomonės, jog šalys padarė tos pačios rūšies pažeidimą, ir nepaisydama pusiausvyros, kuri šiuo klausimu buvo įtvirtinta susitarime, iš esmės turėjusiame suteikti vienodos naudos abiem įmonėms, atsižvelgė į tokius veiksnius:

„— SAS yra pagrindinė Skandinavijos oro bendrovė, o *Maersk Air* – daug mažesnė. 2000 m. SAS pasiekė 4,917 milijardų eurų apyvartą, palyginti su 458,6 milijonų eurų (t. y. 10,7 kartų mažesne) *Maersk Air* apyvarta. 757,6 milijonų eurų apyvarta, kurią SAS pasiekė maršrutuose iš ir į Daniją, vis dar yra 1,65 kartų didesnė nei *Maersk Air* apyvarta;

— susitarimas iš tikrųjų sustiprino SAS rinkos galią: viena vertus, jis leido šiai bendrovei įtraukti į savo tinklą maršrutus, kuriuose šalys keitėsi skrydžių numeriais (SAS nustatė savo skrydžių numerius *Maersk Air* maršrutams, tačiau *Maersk Air* nenaudojo savo skrydžių numerių SAS maršrutuose), antra vertus, SAS klientų lojalumo programa buvo galima naudotis *Maersk Air* maršrutuose tiek taškams rinkti, tiek bilietams už taškus įsigyti.“

- 163 Todėl ginčijamo sprendimo 105 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė prielaidą, kad „SAS pažeidimai yra reikšmingesni nei *Maersk Air* padaryti pažeidimai“, tačiau tai „vis dėlto nereiškia, kad šioms bendrovėms paskirtų baudų dydis tiksliai atspindi jų skirtingą apyvartą“. Atsižvelgiant į skirtingą kartelio šalių dydį ir būtinybę nustatyti pakankamai atgrasančio poveikio baudas, Komisija ginčijamo sprendimo 106 punkte nustatė 35 milijonų eurų baudos apskaičiavimo atskaitos tašką SAS ir 14 milijonų eurų *Maersk Air* atveju.
- 164 Taigi iš ginčijamo sprendimo matyti, kad Komisija apskaičiavo baudą, kitaip nei teigia iškovė, ne remdamasi bendra apyvarta didesnėje nei atitinkamoje rinkoje, t. y. maršrutuose iš ir į Daniją pasiekta apyvarta; siekdama tam tikru mastu pakoreguoti kiekvienai tos pačios rūšies pažeidimą padariusiai kartelio dalyvei paskirtos baudos atskaitos tašką, ji atsižvelgė į duomenis, susijusius su abiem apyvartos rūšimis.
- 165 Šiuo klausimu primintina, jog iš teismų praktikos matyti, kad Komisija turi didelę diskreciją nustatant baudas ir kad, atsižvelgdama į atskiros bylos aplinkybes, ji gali remtis viena ar kita apyvartos rūšimi. Taip Pirmosios instancijos teismas, pažymėdamas, kad vienintelė aiški nuoroda į apyvartą Reglamento Nr. 17 15 straipsnio 2 dalyje susijusi su viršutine riba, kurios negali viršyti bauda, ir kad ši riba susijusi su bendra apyvarta (32 punkte minėto sprendimo *Musique Diffusion française ir kt. prieš Komisiją* 119 punktas), nusprendė, jog „laikydamosi šios ribos, Komisija iš esmės gali nustatyti baudą pagal laisvai pasirinktą apyvartą, remdamasi geografinė teritorija ar atitinkamais produktais (sprendimo „Cementas“ 5023 punktas) ir neprivalėdama tiksliai atsižvelgti į bendrą arba geografinėje ar nagrinėjamų produktų rinkoje pasiektą apyvartą“; ir „nors gairės nenumato baudos apskaičiavimo, remiantis tam tikra apyvarta, jos neprieštaruja tam, kad į tokią apyvartą būtų atsižvelgta, su sąlyga, jog pasirinkdama Komisija nepadarytų akivaizdžios vertinimo klaidos“ (sprendimo „Grafito elektrodai“ 195 punktas).

166 Iš to išplaukia, kad nustatydamą baudos dydį Komisija gali atsižvelgti į pasirinktą apyvartą, jeigu ši apyvarta, įvertinus bylos aplinkybes, nėra nepagrįsta. Remiantis teismų praktika, kai baudos skiriamos kelioms tą patį pažeidimą padariusioms įmonėms, Komisija, nustatydamą baudas, taip pat turi užtikrinti, kad galutiniai baudų dydžiai atspindėtų visus atitinkamų įmonių skirtumus jų bendros apyvartos požiūriu (75 punkte minėto sprendimo *CMA CGM ir kt. prieš Komisiją* 385 punktas ir jame nurodyta teismų praktika).

167 Ieškovei neįrodžius, kad Komisija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą, ir net nepaaiškinus, kodėl Komisijos pasirinkimas yra nepagrįstas, jos kaltinimas yra atmestinas.

168 Be to, pažymėtina, kad nustačius 35 milijonų eurų baudos apskaičiavimo atskaitos tašką SAS ir 14 milijonų eurų *Maersk Air* atveju, tai atitinkamai sudarė 4,62 % ir 3,05 % jų apyvartos, pasiektos maršrutuose iš ir į Daniją, arba 0,7 % ir 3,05 % jų bendros apyvartos. Taigi, jei atsižvelgiama į apyvartą, pasiektą maršrutuose iš ir į Daniją, ieškovė nubausta tik šiek tiek griežčiau nei *Maersk Air* (4,62 % palyginti su 3,05 %), o jei atsižvelgiama į bendrą apyvartą, ieškovė nubausta daug švelniau nei *Maersk Air* (0,7 % palyginti su 3,05 %). Tačiau, viena vertus, iš ginčijamo sprendimo matyti, kad Komisija veikiau leistinai pasirinko abi apyvartos rūšimis, o kita vertus, – kadangi kartelio šalys padarė tą patį pažeidimą ir abi dėl jo gavo naudos, o gairės paremtos vienkartinės sumos principu, pagal kurį bauda veikiau nustatoma remiantis pažeidimo sunkumu, o ne atitinkamos įmonės apyvarta, neatrodo, kad šiuo atveju pasirinkus atskaitos tašką būtų padaryta akivaizdi vertinimo klaida arba pažeistas vienodo požiūrio principas.

- 169 Ieškovė aiškiai prieštarauja tam, kad Komisija į bendrą apyvartą atsižvelgė labiau nei į maršrutuose iš ir į Daniją pasiektą apyvartą. Šiuo atžvilgiu primintina, kad, remiantis nusistovėjusia teismų praktika, Komisija, apskaičiuodama įmonės baudą, gali visų pirma atsižvelgti į jos dydį ir ekonominę galią (32 punkte minėto sprendimo *Musique Diffusion française ir kt. prieš Komisiją* 120 punktą ir 2001 m. gruodžio 13 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Acerinox prieš Komisiją*, T-48/98, Rink. p. II-3859, 89 ir 90 punktai). Be to, teismų praktika yra pripažinusi bendros apyvartos svarbą dėl kartelio dalyvių finansinio pajėgumo nustatymo (2000 m. lapkričio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Sarrió prieš Komisiją*, C-291/98 P, Rink. p. I-9991, 85 ir 86 punktai). Todėl šis argumentas atmestinas, netgi neatsižvelgiant į tai, kad Komisija rėmėsi ne vien bendra apyvarta.
- 170 Galiausiai, kalbant apie tai, jog ieškovės argumentu veikiau siekiama prieštarauti tam, kad Komisija neatsižvelgė į *Maersk Air* priklausomybę *A. P. Møller*, nors tai ir nebuvo aiškiai pasakyta, pakanka konstatuoti, kad, kaip teisingai pažymėjo Komisija, kiti *A. P. Møller* grupės nariai veikia kituose sektoriuose, kurie labai skiriasi nuo oro transporto, pavyzdžiui, jūros transporto ir energetikos sektoriuose, ir kad Komisija atsižvelgė į *Maersk Air* priklausomybę šiai grupei, ginčijamo sprendimo 118 konstatuojamoje dalyje atmesdama lengvinančios aplinkybės egzistavimą dėl to, jog tai esą jos pirmas pažeidimas. Bet kuriuo atveju, netgi darant prielaidą, kad Komisija suklydo *Maersk Air* naudai, pamiršusi atsižvelgti į jos priklausomybę *A. P. Møller* grupei, ši aplinkybė negali būti tinkamas pagrindas sumažinti ieškovei paskirtą baudą, nes niekas savo naudai negali remtis teisės pažeidimu kito atžvilgiu.
- 171 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad kaltinimai ir argumentai pirmajam ieškiniui pagrindui pagrįsti yra atmestini.

2. Dėl antrojo ieškinių pagrindo, susijusio su klaidingu pažeidimo trukmės įvertinimu

Šalių argumentai

173 Ieškovė teigia, kad Komisijos nustatyta pažeidimo trukmė nuo 1998 m. rugsėjo 5 d. iki 2001 m. vasario 15 d. yra neteisinga.

173 Dėl pažeidimų pradžios ieškovė tvirtina, kad 1998 m. rugsėjo 5 d. padėties ataskaita dėl galimo SAS ir *Maersk Air* aljanso, nors jame pateikiamas principinis susitarimas dėl daugelio punktų, kurie vėliau buvo įgyvendinti, negali būti laikomas susitarimu EB 81 straipsnio prasme. SAS ir *Maersk Air* sutartas rinkos pasidalijimas glaudžiai susijęs su 1998 m. spalio 8 d. susitarimu dėl bendradarbiavimo ir nebuvo autonominis. Ieškovė teigia, kad 1998 m. rugsėjo 5 d. padėties ataskaita nėra nei susitarimas, nei suderintieji veiksmai, nes jame minimi tik ateities veiksmai, kuriems įgyvendinti reikėjo sudaryti galutinį susitarimą. Todėl pažeidimas galėjo prasidėti tik šaliams sudarius susitarimą dėl bendradarbiavimo, t. y. 1998 m. spalio 8 dieną.

174 Be to, ieškovė savo dublike teigia: kad ir kokia būtų pažeidimo trukmė, Komisija, nustatydamą baudą, turi nustatyti susitarimo antikonkurencinio poveikio trukmę, palyginti su pažeidimo trukme. Nagrinėjamu atveju, kad ir kokia būtų Pirmosios instancijos teismo išvada dėl inkriminuojamo pažeidimo trukmės, šis pažeidimas neturėjo antikonkurencinio poveikio iki 1998 m. spalio 8 dienos.

- 175 Dėl pažeidimo nutraukimo datos ieškovė tvirtina, kad iš karto po patikrinimų, kuriuos Komisija atliko jos būstinėje 2000 m. birželio 15 d., ji nutraukė visus EB 81 straipsnio 1 daliai prieštaraujančius veiksmus *Maersk Air* atžvilgiu. Šiuo požiūriu ji pabrėžia, kad visi numatyti susitikimai su *Maersk Air* buvo atšaukti arba rengiami kontroliuojamoje aplinkoje, o vidaus ir išorės teisininkai pateikė jai savo nuomonę dėl numatytų kontaktų su *Maersk Air* leistinumą laipsnio.
- 176 Bet kuriuo atveju 2000 m. rugpjūčio 21 d. *Maersk Air* Komisijai ir SAS išsiųsti laiškai aiškiai parodo šios bendrovės ketinimus nutraukti bet kokią bendradarbiavimą dėl kainų nustatymo ir rinkų pasidalijimo.
- 177 Ieškovė pastebi, kad konkurencijos taisyklių pažeidimai pasidalijant rinkas pasibaigė paprasčiausiai panaikinus šalių sutartus apribojimus, ir nėra jokio kartelio šalių įsipareigojimo imtis aktyvių veiksmų, siekiant iš naujo įsitvirtinti deficitinėje rinkoje.
- 178 Atsižvelgiant į vienašališką vienos iš dviejų susitarimo šalių, t. y. *Maersk Air*, pasitraukimą, EB 81 straipsnis nebetaikytinas nuo 2000 m. rugpjūčio 21 d., nors tuo metu SAS norėjo toliau laikytis susitarimo.
- 179 Ieškovė mano, kad Komisija negalėjo atsisakyti atsižvelgti į vienašalį *Maersk Air* 2000 m. rugpjūčio 21 d. pareiškimą kaip į jos pasitraukimo iš kartelio įrodymą, motyvuodama tuo, kad tuo metu ji dar nebuvo išsiuntusi savo pranešimo apie kaltinimus. Be to, nelogiška, kad SAS 2001 m. vasario 15 d. laišką *Maersk Air* Komisija laiko reikšmingu, tačiau tuo pačiu metu neatsižvelgia į panašų laišką, kurį 2000 m. rugpjūčio 21 d. *Maersk Air* išsiuntė SAS. Toks elgesys parodo, kad Komisija neįvykdė savo pareigos atsižvelgti į jai pateiktą informaciją.

180 Ieškovė mano, kad dėl to Komisija klaidingai padidino baudą 25 % vietoj 17 %, kuriais ją būtų reikėję padidinti, jei būtų pasiremta 1998 m. spalio 8 d. ir 2000 m. birželio 15 d. datomis.

181 Komisija teigia, kad antrasis ieškinio pagrindas nepagrįstas.

Pirmosios instancijos teismo vertinimas

182 Ieškovė ginčija Komisijos išvadas dėl pažeidimo pradžios ir pabaigos datų.

183 Kalbant apie pažeidimo pradžią, reikėtų konstatuoti, kad Komisija teisingai rėmėsi 1998 m. rugsėjo 5 diena. Šios dienos padėties ataskaitoje, pateiktoje ginčijamo sprendimo 50 konstatuojamojoje dalyje, nurodyta:

„Kadangi manome, kad keitimasis skrydžių numeriais ir *Maersk Air* dalyvavimas *Eurobonus* maršrute CPH-STO bent jau 1 stadijoje (1999 m. vasara – 1999/2000 m. žiema), o galbūt ir ilgesnį laiką, bus neįmanomas, bei atsižvelgdami į didelę Europos Sąjungos tyrimų ar prašymų pateikti informaciją dėl *Maersk Air* ir SAS bendradarbiavimo pavojų, jei visi žodiniame principiniame susitarime numatyti

dalykai bus vienu metu įgyvendinti nuo 1999 m. vasaros, iš principo susitariame šiek tiek pakeisti tam tikras šio žodinio susitarimo dalis <...>. Dėl to šiuo metu sutarta, kad:

a) 1999 m. kovo 28 d. *Maersk Air* nutrauks maršrutų CPH-STO ir CPH-GVA aptarnavimą.“

184 Iš šio dokumento aiškiai matyti, kad 1998 m. rugsėjo 5 d. šalys jau buvo sudariusios susitarimą, nors jis ir turėjo būti įgyvendintas tik vėliau, visų pirma siekiant nesukelti Komisijos įtarimų, ir kad jos savo nepriklausomybę prarado nuo to momento.

185 Dėl to ieškovės argumentas, kad rinkos pasidalijimas buvo glaudžiai susijęs su 1998 m. spalio 8 d. susitarimu dėl bendradarbiavimo, yra atmestinas, ieškovei nepateikus jokių įrodymų šiuo klausimu.

186 Argumentas, kad Komisija veikia turėjo remtis ne pažeidimo trukme, o pažeidimo poveikio trukme, taip pat aiškiai nepagrįstas, nes paprastas susitarimo, kuriuo siekiama apriboti konkurenciją pažeidžiant EB 81 straipsnio 1 dalį, sudarymas savaime yra šios nuostatos pažeidimas, neatsižvelgiant į tai, ar susitarimas faktiškai buvo įgyvendintas (1989 m. liepos 11 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Belasco ir kt. prieš Komisiją*, 246/86, Rink. p. 2117, 15 punktas).

187 Galiausiai iš ginčijamo sprendimo 108 konstatuojamosios dalies matyti, kad *Maersk Air* savo atsakyme į pranešimą apie kaltinimus pripažino, jog pažeidimai prasidėjo 1998 m. rugsėjo 5 dieną.

188 Iš to išplaukia, kad argumentas dėl klaidos nustatant pažeidimo pradžios datą yra akivaizdžiai atmestinas.

189 Pirmosios instancijos teismas taip pat pažymi, kad atrodo, jog pažeidimas buvo pradėtas netgi dar anksčiau, ypač todėl, kad 1998 m. rugsėjo 5 d. šalys susitarė pakeisti tam tikras žodinio susitarimo dalis. Taip pat 1998 m. sausio 8 d. *Maersk Air* dokumente, minimame ginčijamo sprendimo 22 konstatuojamojoje dalyje, nurodomos per visus 1998 m. vykusios derybos ir bendri kartelio šalių esminiai interesai, nustatyti maršrutai, kuriuos aptarnaus kiekviena šalis, bei pažymima, kad SAS reikalavo iš *Maersk Air* „apriboti maršrutus iš Kopenhagos iki sutarto lygio“.

190 Kalbėdama apie pažeidimo pabaigą, ieškovė visų pirma teigia, kad Komisija turėjo remtis patikrinimu data, t. y. 2000 m. birželio 15 d., nes nuo to momento ji nutraukė visus draudžiamus veiksmus.

191 Šis argumentas yra atmestinas.

192 Pirmiausia ieškovė nepateikia jokių įrodymų šiuo klausimu, o tik apsiriboja tvirtinimu, kad nuo to momento visi numatyti susitikimai su *Maersk Air* buvo atšaukti arba organizuojami dalyvaujant teisininkams.

- 193 Antra, aplinkybė, net jei ji būtų laikoma įrodyta, kad nebebuvo rengiami „draudžiami posėdžiai“, negali įrodyti, jog buvo nutraukti sudaryti ir įgyvendinti susitarimai dėl rinkų pasidalijimo.
- 194 Trečia, ieškovės teisininkų dalyvavimas negali būti laikomas užtikrinančiu visišką posėdžių teisėtumą. Šiuo klausimu pažymėtina, kad visų pirma iš ginčijamo sprendimo 89 konstatuojamosios dalies matyti, jog kartelio šalių advokatai prisidėjo prie draudžiamų susitarimų sudarymo. Taip 1998 m. rugpjūčio 14 d. už projektą atsakingų asmenų posėdžio protokole nurodyta, kad „nors dėl (EB 81) straipsnio 1 dalį pažeidžiančių dalių negali būti susitarta ir jų negalima surašyti popieriuje, vis dėlto jie turėtų būti įtvirtinti raštu ir perduoti saugoti abiejų šalių advokatų patalpose <...>“. Pagal kitą protokolą SAS atstovas išreiškė savo nuogąstavimus „dėl tolesnio esančios padėties ataskaitos cirkuliavimo“ ir pageidavo, „kad ji būtų pakeista ir kad tam tikros jos dalys būtų ištrintos, kaip rekomendavo advokatai <...>“.
- 195 Antra, ieškovė teigia, kad 2000 m. rugpjūčio 21 d. *Maersk Air* Komisijai ir SAS išsiųsti laišakai aiškiai parodo *Maersk Air* ketinimus nutraukti bet kokią bendradarbiavimą.
- 196 Vis dėlto šie laišakai negali būti laikomi nutraukiančiais susitarimus ar įrodyti, kad jie buvo nutraukti.
- 197 Viena vertus, 2000 m. rugpjūčio 21 d. Komisijai išsiųstame laiške *Maersk Air* paprasčiausiai nurodo, kad „*Maersk Air*“, kaip ji yra sakiusi per 2000 m. rugpjūčio 10 d. susitikimą <...> nedelsdama nutraukia bet kokią bendradarbiavimą su SAS dėl

rinkų pasidalijimo ir kainų nustatymo“ ir kad „šis laiškas leidžia (jai) patvirtinti šią *Maersk Air* poziciją <...>“. Kaip ginčijamo sprendimo 112 konstatuojamojoje dalyje teisingai nurodė Komisija, šis laiškas neturi jokio poveikio susitarimų egzistavimui ir taip pat neįrodo, kad *Maersk Air* iš tikrųjų būtų nutraukusi šiuos susitarimus su SAS.

198 Kita vertus, 2000 m. rugpjūčio 21 d. SAS išsiųstame laiške *Maersk Air* rašo:

„Siekdami tinkamo administravimo, šiuo raštu informuojame, kad *Maersk Air* <...> patvirtino Europos Komisijai niekaip nebendradarbiaujanti su SAS dėl horizontalaus kainų nustatymo ar rinkos pasidalijimo.“

199 Šis SAS išsiųstas laiškas aiškiai ir nedviprasmiškai neparodo noro nutraukti susitarimus. Kaip ginčijamo sprendimo 112 konstatuojamojoje dalyje pabrėžia Komisija, pats šis laiškas netgi „galėtų būti interpretuojamas kaip bandymas nuraminti dėl SAS pastabų, kurias *Maersk Air* pateikė <...> Komisijai“, nes „tuo metu šalys dar nieko nežinojo apie Komisijos poziciją, kurią ji ketino išdėstyti pranešime apie kaltinimus“.

200 Taigi Komisija teisingai priėjo išvadą, kad pažeidimai gali būti laikomi pasibaigusiais anksčiausiai nuo 2001 m. vasario 15 d., kai ieškovė pranešė *Maersk Air* nesijaučianti susaistyta susitarimų dėl rinkos pasidalijimo. Be to, šios išvados teisingumas išplaukia iš 2001 m. balandžio 4 d. SAS atsakymo į pranešimą apie kaltinimus, kuriame ji pažymi, kad „paaiškėjus visai SAS tenkančiai pažeidimo daliai iš 2001 m.

vasario 2 d. gauto pranešimo apie kaltinimus, bendrovės valdybos pirmininkas <...> (2001 m. vasario 15 d. laišku) informavo savo partnerį iš *Maersk Air*, kad visi susitarimai, peržengiantys susitarimo dėl bendradarbiavimo ribas, yra ir buvo negaliojantys bei niekiniai“.

201 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad antrasis ieškinio pagrindas akivaizdžiai atmestinas.

3. Dėl ieškinio pagrindo, susijusio su klaidingu lengvinančių aplinkybių vertinimu

Dėl pirmos dalies, susijusios su SAS bendradarbiavimu su Komisija

— Šalių argumentai

202 Ieškovė teigia, kad Komisija neteisingai sumažino jos baudą už bendradarbiavimą tik 10 %, tuo pačiu metu sumažinusi *Maersk Air* paskirtą baudą 25 %, nors, jos nuomone, kartelio šalių noras bendradarbiauti su Komisija iš esmės nesiskyrė, ir net jeigu tokių skirtumų nustatyta, jie buvo tik atsitiktiniai. Ji tvirtina, kad atliekant patikrinimus vietoje, ji visiškai bendradarbiavo ir buvo Komisijos dispozicijoje

atsakydama į visus šios klausimus. Ieškovė priduria, kad, kitaip nei atliekant patikrinimą *Maersk Air* patalpose, jos atveju taip pat dalyvavo ir aktyviai padėjo Komisijai asmuo, daugiausia susijęs su nagrinėjamu dalyku iš jos pusės, todėl ieškovė neturėjo priežasties aiškiai pasiūlyti Komisijai apsilankyti vėliau.

203 Ieškovė pažymi perdavusi Komisijai naudingos informacijos. Jos nuomone, jos bauda turėjo būti gerokai sumažinta atsižvelgiant į tokias aplinkybes:

- tik pradėjus patikrinimą SAS aiškiai išreiškė savo ketinimą bendradarbiauti ir suteikė tikrintojams neribotą pagalbą,
- atsakydama į 2000 m. rugpjūčio 1 d. prašymą pateikti informaciją ir vėliau procedūros metu SAS pateikė „papildomus dokumentus“ su raštais, kurių atžvilgiu egzistavo konfidencialumo įsipareigojimas, parodančių jos kaltę ir galutinai įrodžiusių pažeidimus,
- šalys kartu išsiuntė papildomą pranešimą apie pasikeitimus, atsiradusius po pirminio pranešimo, ir pakeitimus, kurių jos dar ketino imtis,
- 2000 m. spalio 27 d. SAS pateikė Komisijai dokumentą, kuriame buvo išdėstyta jos pozicija, siekdama padėti Komisijai suprasti tam tikrus šalių sudaryto kartelio aspektus,

- gavusi pranešimą apie kaltinimus, SAS administracinė taryba pabandė išsiaiškinti, kodėl ir kaip atsirado konkurencijos taisyklių pažeidimų, siekdama sumažinti riziką, kad tokie pažeidimai pasikartos,

- 2001 m. vasario 15 d. laišku SAS aiškiai pranešė *Maersk Air*, kad visi susitarimai, peržengiantys susitarimo dėl bendradarbiavimo ribas, yra ir buvo negaliojantys,

- 2001 m. kovo 7 d., iš karto po pokalbių su Komisija dėl pažeidimų trukmės, šalys paskelbė bendrą pranešimą, kuriame dar kartą patvirtino, kad visi pažeidimai buvo nutraukti,

- per 2001 m. kovo 23 d. susitikimą su Komisija SAS patvirtino neneigianti faktinių aplinkybių, prisipažįstanti, kad pažeidė EB 81 straipsnį, ir atsisakanti pateikti argumentus per žodinį nagrinėjimą.

204 Ieškovė mano, kad Komisija neadekvačiai motyvavo skirtingą požiūrį mažindama baudas abiem kartelio šalims.

205 Komisija ginčija ieškovės argumentų pagrįstumą.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

206 Visų pirma primintina, kad, remiantis ginčijamo sprendimo 125 konstatuojamąja dalimi, Komisija manė esant tinkama pagal pranešimo dėl bendradarbiavimo D skirsnio 2 punktą sumažinti *Maersk Air* paskirtą baudą 25 %, o SAS paskirtą baudą – 10 %. Tačiau šalims paskirtos baudos nebuvo sumažintos nei remiantis šio pranešimo B skirsniu (kuris leidžia sumažinti baudą mažiausiai 75 %), nes nė viena šalis nepranešė Komisijai apie slaptą susitarimą, kol ji neatliko patikrinimo 2000 m. birželio 15 d., nei pagal pranešimo C skirsnį (kuris leidžia sumažinti baudą nuo 50 iki 75 %), nes Komisija jau turėjo reikšmingiausių įrodymų, leidusių jai pradėti procedūrą. Šių ginčijamo sprendimo dalių ieškovė neginčija.

207 Šiuo atžvilgiu primintina, kad pranešimo dėl bendradarbiavimo D skyrius nustato:

„1. Jei įmonė bendradarbiauja su Komisija, nors neįvykdytos visos B ir C skyrių sąlygos, bauda, kuri jai būtų skirta, jei nebūtų bendradarbiavusi su Komisija, sumažinama 10–50 %.

2. Taip visų pirma yra tuomet, kai:

— iki išsiunčiant pranešimą apie kaltinimus įmonė suteikė Komisijai informacijos, pateikė dokumentus ar kitus įrodymus, padedančius atskleisti padarytą pažeidimą,

— gavusi pranešimą apie kaltinimus, įmonė informuoja Komisiją, kad ji neginčija faktinių aplinkybių, kuriomis Komisija grindžia savo kaltinimus.“

208 Komisija manė, kad nei SAS, nei *Maersk Air* neneigė pranešime apie kaltinimus išdėstytų faktinių aplinkybių ir todėl sumažino joms baudą pagal pranešimo dėl bendradarbiavimo D skirsnio 2 punkto antrą įtrauką.

209 Tačiau Komisija taikė šio pranešimo D skirsnio 2 punkto pirmą įtrauką tik *Maersk Air*, ginčijamo sprendimo 123 konstatuojamojoje dalyje nurodydama:

„— baigiant patikrinimą vietoje *Maersk Air* pasiūlė Komisijos tarnyboms organizuoti susitikimą su (*Maersk Air* atstovu), kuris jau nebedirbo *Maersk Air*. (Šis *Maersk Air* atstovas) vaidino esminį vaidmenį per *Maersk Air* derybas su SAS 1998 metais. Šis susitikimas įvyko *Maersk Air* patalpose 2000 m. birželio 22 d. ir ta proga *Maersk Air* įteikė Komisijos atstovams „privačius dokumentus“, kuriuos (*Maersk Air* atstovas) saugojo savo namuose Kopenhagoje. Šie dokumentai padėjo Komisijai atkurti tikrą derybų eigą ir nustatyti tikslią susitarimo apimtį,

— tačiau SAS pateikti duomenys tik patvirtino tai, ką Komisija jau žinojo. Priešingai nei *Maersk Air* pateikti dokumentai, SAS „papildomus dokumentus“ pateikė ne savo iniciatyva, o reaguodama į prašymą pateikti informaciją.“

- 210 Iš to išplaukia, kad ieškovei paskirtos baudos sumažinimo (10%) ir *Maersk Air* skirtos baudos sumažinimo (25%) skirtumas susijęs su papildomu baudos sumažinimu 15%, dėl kurio Komisija apsisprendė *Maersk Air* naudai. Būtent dėl šio atsisakymo sumažinti baudą už bendradarbiavimą pateikta nagrinėjama trečiojo ieškinio pagrindo dalis.
- 211 Pagrįsdama šį argumentą, ieškovė tvirtina, kad kartelio šalių noras bendradarbiauti su Komisija iš esmės nesiskyrė ir ji visiškai bendradarbiavo su Komisija.
- 212 Vis dėlto ši aplinkybė, jei ji būtų laikoma įrodyta, yra nereikšminga. Paprasčiausias įmonės noras bendradarbiauti nėra svarbus. Pranešimo dėl bendradarbiavimo D skirsnio 2 punkto pirma įtrauka numato galimybę sumažinti baudą įmonei, kuri „pateikia Komisijai informaciją, dokumentus ar kitus įrodymus, padedančius konstatuoti pažeidimo buvimo faktą“, o ne tokiai įmonei, kuri tik nori bendradarbiauti arba apsiribojo bendradarbiavimu su Komisija.
- 213 Pagal nusistovėjusią teismų praktiką baudos sumažinimas dėl bendradarbiavimo administracinės procedūros metu taip pat pateisinamas tik tuomet, jei atitinkamos įmonės veiksmai leidžia Komisijai lengviau konstatuoti pažeidimo buvimo faktą ir prireikus užkirsti jam kelią (2000 m. lapkričio 16 d. Teisingumo Teismo sprendimo *SCA Holding prieš Komisiją*, C-297/98 P, Rink. p. I-10101, 36 punktas ir sprendimo „Lizinas“ 300 punktas). Be to, vertindama įmonių bendradarbiavimą Komisija negali nepaisyti vienodo požiūrio principo (83 punkte minėto sprendimo *Krupp Thyssen Stainless ir Acciai speciali Terni prieš Komisiją* 237 punktas ir sprendimo „Lizinas“ 308 punktas).

214 Iš ginčijamo sprendimo 123 konstatuojamosios dalies pirmos įtraukos matyti, kad, kaip tai numato pranešimas dėl bendradarbiavimo, Komisija papildomai sumažino *Maersk Air* paskirtą baudą dėl to, kad ji pateikė Komisijai dokumentus (toliau — privatūs dokumentai), padėjusius Komisijai atkurti tikrą derybų eigą ir nustatyti tikslią susitarimo apimtį.

215 Todėl ieškovės argumentas, kad jos ir *Maersk Air* bendradarbiavimo skirtumai, kuriuos buvo galima konstatuoti, yra visiškai atsitiktiniai ir atsirado dėl to, kad jos atveju, kitaip nei per įvykius *Maersk Air* patalpose, atsakingas asmuo dalyvavo patikrinimų metu ir dėl to Komisija neprivalėjo dar kartą apsilankyti pas ją, paremtas neteisingu ginčijamo sprendimo išaiškinimu. Priešingai nei tvirtina ieškovė, Komisija papildomai sumažino *Maersk Air* baudą ne dėl to, kad ši bendrovė paprašė Komisijos apsilankyti vėliau, kad galėtų pateikti jai paaiškinimus, o dėl to, kad ji pateikė dokumentus, leidusius tiksliai nustatyti susitarimų apimtį.

216 Atvirksčiai, Komisija atsisakė sumažinti ieškovės baudą dėl dviejų priežasčių:

— pirma, SAS pateikti duomenys tik patvirtino tai, ką Komisija jau žinojo,

— antra, SAS pateikė papildomus dokumentus ne savo iniciatyva, o reaguodama į prašymą pateikti informaciją.

- 217 Konstatuotina, kad ieškovė nepateikė nė vieno konkretaus įrodymo, galinčio paneigti dviejų priežasčių atsisakyti papildomai sumažinti baudą pagrįstumą.
- 218 Viena vertus, ji neneigė pateikusi dokumentus, tik kai gavo prašymą pateikti informaciją. Tačiau primintina, kad, remiantis teismų praktika, bendradarbiavimas tyrimo metu, neviršijantis pareigų, tenkančių įmonei pagal Reglamento Nr. 17 11 straipsnio 4 ir 5 dalis ar pagal ekvivalentiškas nuostatas, įtvirtintas sektoriniuose reglamentuose, ribų nepateisina baudos sumažinimo (1998 m. gegužės 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *Weig prieš Komisiją*, T-317/94, Rink. p. II-1235, 283 punktas ir 75 punkte minėto sprendimo *CMA CGM ir kt. prieš Komisiją* 303 punktas).
- 219 Kita vertus, ieškovė nenurodė nei dokumentų, kuriuos ji pateikė Komisijai ir kurie būtų leidę jai patvirtinti pažeidimo faktą, nei dokumento, tapusio ginčijamo sprendimo pagrindu arba kuris bent jau būtų ten panaudotas.
- 220 Be to, nė viena ieškovės nurodytų priemonių negali pateisinti baudos sumažinimo dėl bendradarbiavimo arba bent bendresne prasme – dėl lengvinančių aplinkybių.
- 221 Iš to išplaukia, kad pirma trečiojo ieškinio pagrindo dalis yra atmestina

Dėl antros dalies, susijusios su SAS priemonėmis priėmus ginčijamą sprendimą

— Šalių argumentai

- 222 Ieškovė teigia, kad, remdamasis neribota jurisdikcija, Bendrijos teismas turi galimybę atsižvelgti į priėmus sprendimą atsiradusias aplinkybes ir visų pirma į veiksmus, kurių nubausta šalis ėmėsi priėmus sprendimą, kuriuo buvo paskirta bauda (1974 m. kovo 6 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Istituto Chemioterapico Italiano ir Commercial Solvents prieš Komisiją*, 6/73 ir 7/73, Rink. p. 223 bei 1995 m. liepos 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimo *CB prieš Komisiją*, T-275/94, Rink. p. II-2169, 64 punktas). Ji mano, kad priemonės, kurių ji ėmėsi priėmus ginčijamą sprendimą ir dėl kurių buvo atleistas jos pirmasis viceprezidentas bei atsistatydino visa administracinė taryba, pateisina tai, kad jai skirta bauda būtų sumažinta dar labiau. Be to, teisės laikymosi programos įgyvendinimas turėjo būti vertinamas kaip lengvinanti aplinkybė (1994 m. liepos 14 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimas *Parker Pen prieš Komisiją*, T-77/92, Rink. p. II-549).
- 223 Ieškovė mano, kad priemonės, kurių ji ėmėsi priėmus ginčijamą sprendimą, yra išskirtinės. Visos administracinės tarybos atsistatydinimas ir jos viceprezidento atleidimas buvo kraštutinės priemonės bendrovės požiūriu ir yra veiksminga priemonė, siekiant atgrasinti kitas įmones nuo konkurencijos taisyklių pažeidimo. Be to, teisės laikymosi programos sukūrimas aiškiai parodo jos norą užkirsti kelią Bendrijos teisės pažeidimams ateityje.
- 224 Komisija mano, kad ieškovės nurodytos aplinkybės niekaip nepateisintų jai paskirtos baudos sumažinimo ir kad nurodyta teismų praktika nagrinėjamu atveju nereikšminga.

— Pirmosios instancijos teismo vertinimas

225 Pirmiausia pastebėtina, kad priemonės, kurių įmonė ėmėsi priėmus sprendimą dėl jos, bet kuriuo atveju negali paveikti šio sprendimo teisėtumo, nes šis klausimas spręstinas remiantis tomis faktinėmis ir teisinėmis aplinkybėmis, kurios egzistavo priimant teisės aktą.

226 Todėl ieškovės prašymas gali būti nagrinėjamas nebent remiantis neribota Pirmosios instancijos teismo jurisdikcija pagal EB 229 straipsnį.

227 Visų pirma, konstatuotina, kad du ieškovės nurodyti teismų sprendimai negali būti aiškinami kaip įtvirtinantys principą, numatantį, jog įmonei paskirta bauda iš esmės gali būti sumažinta atsižvelgiant į jos veiksmus jau priėmus sprendimą, kuriuo skiriama minėta bauda. Viena vertus, 222 punkte minėtame sprendime *Istituto Chemioterapico Italiano ir Commercial Solvents prieš Komisiją* Teisingumo Teismas sumažino baudą, remdamasis tuo, kad Komisija pavėlavo priimti sprendimą, nes jeigu ji būtų ėmusi veiksmų anksčiau, pažeidimas būtų trukęs trumpiau ir bauda būtų buvusi mažesnė; be to, neigiamas ginčijamų veiksmų poveikis buvo ribotas dėl to, kad ieškovė įvykdė sprendimo nurodymus. Kita vertus, 222 punkte minėtame sprendime *CB prieš Komisiją* Pirmosios instancijos teismas tik nurodė minėtą sprendimą *Istituto Chemioterapico Italiano ir Commercial Solvents prieš Komisiją*, tačiau nesumažino baudos atsižvelgdamas į veiksmus, vykdytus jau priėmus sprendimą, be to, toks prašymas ir nebuvo pateiktas.

228 Tai reiškia, kad, priešingai nei teigia ieškovė, iš teismų praktikos neišplaukia, jog bauda gali būti sumažinama atsižvelgiant į veiksmus, vykdytus jau priėmus

sprendimą, kuriuo skiriama minėta bauda. Bet kuriuo atveju taip sumažinti baudą, jei tai būtų įmanoma, Bendrijos teismas galėtų tik elgdamasis labai atsargiai ir esant labai ypatingoms aplinkybėms, nes tokia praktika visų pirma galėtų būti suprasta kaip paskata daryti pažeidimus tuo pačiu metu tikintis galimo baudos sumažinimo dėl pasikeitusio įmonės elgesio jau priėmus sprendimą.

229 Tačiau nagrinėjamu atveju nė viena ieškovės nurodytų aplinkybių negali pateisinti baudos sumažinimo.

230 Iš to išplaukia, kad ieškovės argumentacija nagrinėjant antrą trečiojo ieškinio pagrindo dalį, dėl to ir visas trečiasis ieškinio pagrindas yra atmestini.

4. Dėl Komisijos prašymo padidinti ieškovei paskirtą baudą

231 Komisija teigia, kad dublike ieškovė ginčija tam tikrus samprotavimus, susijusius su pažeidimo apimtimi ir pobūdžiu, nors už tai, kad ji neginčijo pranešime apie kaltinimus išdėstytų faktinių aplinkybių, jai bauda buvo sumažinta 10 %, ir prašo Pirmosios instancijos teismo skirti sankciją už šį neteisėtą elgesį bei padidinti baudą, remiantis savo neribota jurisdikcija.

232 Šiuo klausimu pirmiausia primintina, kad pranešimo dėl bendradarbiavimo E punkto 4 dalies antroji pastraipa numato, kad „jei įmonė, kuriai buvo paskirta

mažesnė bauda už tai, kad ji neginčijo pranešime apie kaltinimus išdėstytų faktinių aplinkybių, pirmą kartą ginčija šias aplinkybės Pirmosios instancijos teismui pateiktame ieškinyje dėl teisės akto panaikinimo, Komisija pateikia prašymą padidinti baudą, kurią ji paskyrė šiai įmonei.“ Be to, remiantis reglamento 14 straipsniu, „Teisingumo Teismas turi neribotą jurisdikciją, kaip apibrėžta (EB 229) straipsnyje, peržiūrėti sprendimus, kuriais Komisija nustatė baudą ar periodinius baudų mokėjimus; jis paskirtas baudas arba periodinius baudų mokėjimus gali panaikinti, sumažinti ar padidinti“. Taip sprendime „Grafito elektrodai“ (417 ir 418 punktai) Pirmosios instancijos teismas atsižvelgė į aplinkybę, kad ieškovė ginčijo tam tikrus faktus, kuriuos buvo pripažinusi administracinės procedūros metu, ir apribojo baudos sumažinimą, kuriuo ieškovė pasinaudojo dėl savo bendradarbiavimo.

233 Todėl reikia išnagrinėti, ar, kaip teigia Komisija, bylos aplinkybės pateisina baudos sumažinimo 10%, kuriuo pasinaudojo ieškovė dėl savo bendradarbiavimo, panaikinimą.

234 Nagrinėjamu atveju pažymėtina, kad savo ieškinyje ieškovė tiesiogiai neginčija faktų, kurie jai buvo inkriminuojami pranešime apie kaltinimus ir kuriais grindžiamas EB 81 straipsnio pažeidimo konstatavimas, nes jos prašymai pateikti ne dėl ginčijamo sprendimo dalies, kurioje nustatyta, kad ieškovė padarė pažeidimą, panaikinimo, o tik dėl jai paskirtos baudos sumažinimo.

235 Vis dėlto Komisija teigia, kad ieškovė ginčija tam tikras jos išvadas dėl pažeidimo apimties ir pobūdžio, ir mano, kad ieškovė imasi neteisėtų veiksmų, dėl kurių jai paskirta bauda turėtų būti padidinta.

- 236 Todėl reikia patikrinti, ar, kaip teigia Komisija, ieškovė ginčija faktines aplinkybes, kuriomis Komisija pagrindė savo kaltinimus ir kuriuos ieškovė pripažino ikiteisminės procedūros metu.
- 237 Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad dublike ieškovė teigia, jog „nagrinėjamu atveju sudarytas šalių susitarimas buvo įgyvendintas tik iš dalies, nes jis turėjo įtakos tik trimis Komisijos specialiai išskirtiems maršrutams (t. y. maršrutams Kopenhaga–Stokholmas, Kopenhaga–Venecija ir Bilundas–Frankfurtas)“; kad „šalių ketinimai buvo daug mažesni, nei mano Komisija, (kadangi) buvo paveikti tik trys maršrutai“ ir kad „dėl maršruto Kopenhaga–Oslas niekada nebuvo sudarytas susitarimas dėl rinkų pasidalijimo“, nors „(ginčijamo) sprendimo 62–64 konstatuojamosiose dalyse ir 1 straipsnyje aiškiai pažymima, kad šalys sudarė bendrąjį susitarimą dėl rinkų pasidalijimo, kuris turėtų neigiamai paveikti visą oro transportą į ir iš Danijos, visų pirma apribojant ir potencialią konkurenciją tarp SAS ir *Maersk (Air)*“.
- 238 Šiuo atžvilgiu pastebėtina, kad, siekiant įvertinti, ar ieškovė atsiima savo sutikimą, dėl kurio jai buvo sumažinta bauda, jos argumentus, pateiktus Pirmosios instancijos teismui, reikia palyginti ne su ginčijamo sprendimo teiginiais, o su tuo, ką ji pripažino administracinės procedūros metu.
- 239 Pranešime apie kaltinimus sakoma, kad kartelio dalyvės sudarė susitarimus dėl rinkų pasidalijimo, susijusius su trimis atskirais maršrutais, ir bendrąjį susitarimą dėl rinkų pasidalijimo. Be to, pranešimo apie kaltinimus 74 punkte nustatyta:

„Nors vien aplinkybės, kad susitarimu buvo siekiama apriboti konkurenciją, pakanka, kad jis patektų į (EB) 81 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, konstatuotina,

kad nagrinėjami susitarimai taip pat smarkiai riboja konkurenciją. Vis dėlto poveikis rinkai ne visais atvejais vienodas. Maršrutuose Kopenhaga–Stokholmas ir Bilundas–Frankfurtas buvo apribota egzistuojanti konkurencija, o maršruto Kopenhaga–Venecija atveju kalbama apie potencialią konkurenciją. Bendrasis susitarimas taip pat riboja potencialią šalių konkurenciją“.

240 Todėl galima manyti, kad pranešime apie kaltinimus Komisija tam tikru būdu priėjo prie išvados, kad bendrasis susitarimas ne tik buvo sudarytas, bet ir buvo įgyvendintas bei turėjo poveikį rinkai.

241 Ieškovės argumentai Pirmosios instancijos teismui pateiktuose dokumentuose tam tikra prasme gali būti aiškinami taip, kad jais siekiama ne tik neigti bendrojo susitarimo poveikį, bet ir jo įgyvendinimo, o gal net ir sudarymo faktą. Vis dėlto iš atsakymų į Pirmosios instancijos teismo raštu pateiktus klausimus ir iš nuomonių teismo posėdyje matyti, kad ieškovė patvirtino neneigianti nei sudariusi bendrąjį susitarimą dėl rinkų pasidalijimo, nei kad šalys ketino jį įgyvendinti, o tik tai, kad bendrasis susitarimas turėjo poveikį rinkai. Tačiau konstatuotina, kad ieškovė, pripažindama pranešime apie kaltinimus aprašytas faktines aplinkybes ir pažeidimus, dar savo atsakyme į pranešimą apie kaltinimus tvirtino, jog pažeidimai neturėjo poveikio rinkai.

242 Iš to išplaukia, kad ieškovės argumentai, pateikti nagrinėjant šį ieškinį, negali būti vertinami kaip jos sutikimo atsisakymas, galintis pateisinti jai skirtos baudos sumažinimo 10 %, kuriam Komisija pritarė jos naudai, panaikinimą.

243 Todėl atitinkamas Komisijos prašymas yra atmestinas.

244 Iš to, kas pasakyta, išplaukia, kad ieškovės ieškinio pagrindai ir argumentai, kuriais siekiama, kad būtų sumažinta jai skirta bauda, yra atmestini.

245 Todėl šiomis aplinkybėmis, atsižvelgdamas į pažeidimų sunkumą ir trukmę, kurie buvo teisingai nustatyti ginčijamame sprendime, ir į tai, kad šalys visiškai suvokė aiškiai antikonkurencinį savo elgesio pobūdį bei vengdamos rašytinių pėdsakų ir tuo pačiu metu pranešdamos Komisijai apie likusius savo bendradarbiavimo aspektus elgėsi taip, kad Komisija nesužinotų apie tikrąją jų susitarimų apimtį, taip pat turėdamas mintyje ieškovės dydį bei jos padėtį rinkoje, Pirmosios instancijos teismas, naudodamasis savo neribota jurisdikcija, mano, kad ieškovei paskirta tinkama bauda.

246 Iš to išplaukia, kad ieškinį reikia atmesti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

247 Pagal Pirmosios instancijos teismo procedūros reglamento 87 straipsnio 2 dalį pralaimėjusiai šaliai nurodoma padengti išlaidas, jei laimėjusi šalis to prašė. Kadangi buvo atmesti visi ieškovės reikalavimai, ji turi padengti savo ir Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

PIRMOSIOS INSTANCIJOS TEISMAS (trečioji kolegija)

nusprendžia:

- 1. Atmesti ieškinį.**
- 2. Ieškovė padengia savo ir Komisijos bylinėjimosi išlaidas.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Paskelbta 2005 m. liepos 18 d. viešame posėdyje Liuksemburge.

Kancleris

H. Jung

Pirmininkas

M. Jaeger

Turinys

Teisės aktai	II - 2927
Faktinės bylos aplinkybės	II - 2928
Procesas ir šalių reikalavimai	II - 2934
Dėl teisės	II - 2936
Dėl pirmojo ieškinio pagrindo, susijusio su klaida, vertinant pažeidimo sunkumą ...	II - 2936
Šalių argumentai	II - 2936
— Dėl pirmos pirmo ieškinio pagrindo dalies, susijusios su pažeidimų kvalifikavimu	II - 2937
— Dėl antros dalies, susijusios su faktiniu pažeidimų poveikiu	II - 2939
— Dėl trečios dalies, susijusios su pažeidimo geografiniu poveikiu	II - 2941
— Dėl ketvirtos dalies, susijusios su iš pažeidimo gauta nauda	II - 2943
— Dėl penktos dalies, susijusios su atitinkama apyvarta	II - 2945
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 2946
— Ivedinės pastabos	II - 2946
— Dėl pažeidimo pobūdžio	II - 2951
— Dėl nagrinėjamos geografinės rinkos dydžio	II - 2955
— Dėl poveikio rinkai	II - 2959
— Dėl palyginimo su byla, kurioje buvo priimtas Sprendimas „Graikijos keltai“	II - 2968
— Išvada dėl pažeidimų kvalifikavimo	II - 2971
— Dėl atsižvelgimo į apyvartą	II - 2976

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM / KOMISIJA

Dėl antrojo ieškinio pagrindo, susijusio su klaidingu pažeidimo trukmės įvertinimu .	II - 2981
Šalių argumentai	II - 2981
Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 2983
Dėl ieškinio pagrindo, susijusio su klaidingu lengvinančių aplinkybių vertinimu	II - 2988
Dėl pirmos dalies, susijusios su SAS bendradarbiavimu su Komisija	II - 2988
— Šalių argumentai	II - 2988
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 2991
Dėl antros dalies, susijusios su SAS priemonėmis priėmus ginčijamą sprendimą	II - 2996
— Šalių argumentai	II - 2996
— Pirmosios instancijos teismo vertinimas	II - 2997
Dėl Komisijos prašymo padidinti ieškovei paskirtą baudą	II - 2998
Dėl bylinėjimosi išlaidų	II - 3002