

ESIMESE ASTME KOHTU OTSUS (kolmas koda)

18. juuli 2005 \*

Kohtuasjas T-241/01,

**Scandinavian Airlines System AB**, asukoht Stockholm (Rootsi), esindaja: advokaat M. Kofmann, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

hageja,

*versus*

**Euroopa Ühenduste Komisjon**, esindajad: P. Oliver ja W. Wils, kohtudokumentide kättetoimetamise aadress Luxembourgis,

kostja,

mille esemeks on komisjoni 18. juuli 2001. aasta otsuse nr 2001/716/EÜ EÜ artikli 81 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldamise menetluses (juhtum COMP. D.2 37.44 – SAS/Maersk Air ja juhtum COMP.D.2 37.386 – Sun-Air v. SAS ja Maersk Air) (EÜT L 265, lk 15), artikli 2 tühistamise taotlus, niivõrd kui otsusega

\* Kohtumenetluse keel: inglise.

kehtestatakse hagejale määratud trahvi summaks 39 375 000 eurot, teise võimalusena nimetatud trahvi summa vähendamise taotlus,

EUROOPA ÜHENDUSTE ESIMESE ASTME KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja esimees J. Azizi ja kohtunikud M. Jaeger ja F. Dehousse,

kohtusekretär: H. Jung

arvestades kirjalikus menetluses ja 24. juuni 2004. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

**otsuse**

**Õiguslik raamistik**

- 1 Vastavalt nõukogu 14. detsembri 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 3975/87 konkurentsieeskirjade rakendamiskorra kehtestamise kohta õhutranspordi ettevõtjate suhtes (EÜT L 374, lk 1; ELT erivaljaanne 07/01, lk 262), sündmustiku aja redaktsioonis (edaspidi „määrus“), artikli 4 lõikele 1, võib komisjon, kui ta leiab, et

tegemist on asutamislepingu artikli 81 lõike 1 rikkumisega, oma otsusega nõuda asjaomastelt ettevõtjalt sellise rikkumise lõpetamist.

- 2 Määruse artikli 12 lõikes 2 on sätestatud, et komisjon võib oma otsusega määrata ettevõtjatele või ettevõtjate ühendustele trahve 1000 kuni 1 miljon eurot või sellest suurema summa ulatuses, aga see ei või ületada 10% iga rikkumises osalenud ettevõtja eelmise majandusaasta käibest, kui need tahtlikult või hooletuse tõttu rikuvad asutamislepingu artikli 81 lõiget 1. Trahvisumma määramisel võetakse arvesse nii rikkumise raskust kui ka kestust.
  
- 3 Euroopa Ühenduste Teatajas avaldati komisjoni teatis „Suunised nõukogu 6. veebruaril 1962. aasta määruse nr 17, esimene määrus asutamislepingu artiklite [81] ja [82] rakendamise kohta, artikli 15 lõike 2 ja [ESTÜ asutamislepingu] artikli 65 lõike 5 kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta” (EÜT 1998, C 9, lk 3; ELT eriväljaanne 08/01, lk 171) (edaspidi „suunised”).
  
- 4 Komisjon määratles 18. juuli 1996. aasta trahvide määramatajätmist või vähendamist kartellide puhul käsitlevas teatises (EÜT C 207, lk 4) (edaspidi „koostööteatis”), millistel tingimustel võib komisjoniga uurimise käigus koostööd tegevaid ettevõtjaid neil muidu tasumisele tulevast trahvist vabastada või seda vähendada.

#### **Vaidluse aluseks olevad asjaolud**

- 5 Skandinaavia peamine lennundusettevõtja Scandinavian Airlines System AB (edaspidi „SAS” või „hageja”) on konsortsium, mida kontrollivad Scandinavian

Airlines System Sverige AB, Scandinavian Airlines System Danmark A/S ja Scandinavian Airlines System Norge ASA; kõik need kolm ettevõtjat on 50% ulatuses riigi- ja 50% ulatuses eraomandis. Hageja on Star Alliance'i liige ja sooritab regulaarlande 105 sihtpunkti (40 Skandinaaviasse, 56 ülejäänud Euroopasse ja 9 väljaspoole Euroopat). 2000. aasta aastaaruande kohaselt oli SAS-i käive 4,917 miljardit eurot.

- 6 Maersk Air A/S on Taani lennundusettevõtja, mida kontrollib A. P. Møller grupp, mis tegutseb ka teistes valdkondades nagu meretransport, nafta ja gaas. A. P. Møller grupp kontrollib ka Inglise lennundusettevõtjat Maersk Air Ltd. Maersk Air A/S ja Maersk Air Ltd moodustavad Maersk Air grupi, mille käive 2000. aastal oli 458,6 miljonit eurot. Maersk Air A/S (edaspidi „Maersk Air”) teenindab nelja siseleenuiliini Taanis ja 15 regulaarset rahvusvahelist lennuliini, mille lähte- ja sihtpunktiks on Kopenhaagen või Billund.
  
- 7 SAS ja Maersk Air teavitasid komisjoni 8. märtsi 1999. aasta kirjaga 8. oktoobri 1998. aasta koostöökokkuleppest ja viiest kaasnevast kokkuleppest, et saada komisjonilt määruse artikli 3 lõike 2 ja artikli 5 alusel sekkumatustõendit ja/või erandit.
  
- 8 28. märtsil 1999 jõustunud koostöökokkulepe hõlmab kahte suurt osa:
  - a) lennukoodide jagamine teataval hulgal Maersk Air'i teenindatavatel liinidel (neli sise- ja üheksa rahvusvahelist lennuliini), mis võimaldas SAS-il müüa kohti jagatud koodidega lendudele;

- b) osalemine püsikliendiprogrammis, tänu millele võivad Maersk Air'i lendude reisijad teenida punkte SAS-i püsikliendiprogrammiga (EuroBonus programm) ja ka vastupidi võivad EuroBonuse liikmed oma teenitud punkte vahetada Maersk Air'i lennupiletite vastu. Püsikliendiprogrammi-alane koostöö hõlmab Maersk Air'i kõiki liine.
- 9 Nimetatud viies kaasnevas kokkuleppes täpsustatakse vajalikke tehnilisi ja finantsalaseid üksikasju peamise kokkuleppe kahe osa täitmise kohta.
- 10 Taani väike lennundusäriühing Sun-Air of Scandinavia esitas 23. novembril 1998 komisjonile SAS-i ja Maersk Air'i koostöö asjus kaebuse, mis registreeriti 7. jaanuaril 1999.
- 11 Oma esialgse uurimise käigus tuvastas komisjon, et talle esitatud andmed kajastasid nende kahe äriühingu vahel sõlmitud kokkulepete sisu üksnes osaliselt. Komisjoni sõnul langes koostöökokkuleppe jõustumine kokku Maersk Air'i loobumisega lendudest Kopenhaageni-Stockholmi liinil, millel ta oli seni SAS-iga konkureerinud. Samuti ilmnas, et SAS oli samal ajal lõpetanud lennud Kopenhaageni ja Veneetsia vahelisel liinil, samal ajal kui Maersk Air oli alustanud sellel liinil lende. Kuna SAS lahkus liinilt Billund-Frankfurt, jäi Maersk Air ainsana seda liini teenindama. Komisjoni nendest liinidele tulekutest ja nendest liinidest loobumistest ei teavitatud.
- 12 Komisjon kohustas 9. juuni 2000. aasta otsusega SAS-i, Maersk Air'i ja A. P. Møller gruppi alluma uurimisele vastavalt määruse nr 17 artikli 14 lõikele 3 ja määruse artikli 11 lõikele 3.

- 13 15. ja 16. juunil 2000 toimunud kontrolli käigus leitud dokumendid kinnitasid, et SAS-i ja Maersk Air'i kokkulepe hõlmas tunduvalt laiemat valdkonda, kui komisjoni oli teavitatud. Nendest dokumentidest ilmnes, et ühe komisjonile teatamata jäetud kokkuleppe alusel võttis ühest küljest SAS endale kohustuse mitte tegutseda Maersk Air'i Jüütimaalt lähtuvatel liinidel ning Maersk Air lubas mitte tegutseda nendel Kopenhaagenist lähtuvatel liinidel, mida SAS teenindas või soovis teenindada, ja teisest küljest loobus Maersk Air Kopenhaageni-Stockholmi liini teenindamisest ning SAS loobus Kopenhaageni-Veneetsia ja Billundi-Frankfurdi liini teenindamisest, jättes seega teineteisele ainuõiguse vastavaid liine teenindada.
- 14 Maersk Air edastas 22. juunil 2000 omal algatusel komisjonile täiendavaid andmeid, mida oli kuni selle hetkeni üks ettevõtja endistest töötajatest enda juures kodus hoidnud.
- 15 Vastuseks komisjoni 1. augusti 2000. aasta taotlusele edastas SAS 24. augusti 2000. aasta kirjas komisjonile toimiku, mis kandis märget „eratoimikud”. SAS edastas 13. septembri 2000. aasta kirjas veel kaks toimikut, mis olid välja ilmunud pärast kahe töötaja suvepuhkuselt naasmist.
- 16 SAS ja Maersk Air teavitasid 12. oktoobri 2000. aasta kirjas täiendavalt komisjoni sellest, et viimane võib arvesse võtta nende koostöös toimunud muutustega, eelkõige nende kahe ettevõtja hindade planeerimise osas.

- 17 Komisjon algatas 31. jaanuaril 2001. menetluse EÜ artikli 81 ja Euroopa majanduspiirkonna (EMP) lepingu artikli 53 kohaldamiseks ning saatis SAS-ile ja Maersk Air'ile vastuväiteteatise kooskõlas määruse artikli 3 lõikega 1 ja artikli 16 lõikega 1. Vastuväiteteatis puudutas koostöö teavitamata külgi, mille komisjon oli avastanud kontrolli käigus, ning neid teavitatud asjaolusid, mida ei olnud võimalik mõista eraldiseisvalt teavitamata asjaoludest, nagu näiteks koostöö liinidel Billund-Frankfurt ja Kopenhaagen-Veneetsia. Nimetatud teatises järeldas komisjon esmalt, et SAS ja Maersk Air olid rikkunud EÜ artiklit 81 ja EMP lepingu artiklit 53 ja et seda ühenduse õiguse rikkumist võib lugeda väga raskeks. Komisjon teavitas pooli ka oma kavatsusest neile trahv määrata.
- 18 Oma 4. aprilli 2001. aasta eraldi vastuses vastuväiteteatisele nõustusid kartellikokkuleppe osalised vastuväiteteatises kirjeldatud asjaoludega ning rikkumistega ja täpsustasid, et nad ei soovi ärakuulamist.
- 19 SAS ja Maersk Air esitasid siiski märkused, mis piirdusid trahvi arvutamist mõjutada võivate asjaoludega nagu rikkumiste raskusaste ja kestus.
- 20 Menetluse lõppedes võttis komisjon EÜ asutamislepingu artikli 81 ja EMP lepingu artikli 53 alusel algatatud menetluses 18. juulil 2001 vastu otsuse 2001/716/EÜ (asi COMP.D.2 37.444 – SAS v. Maersk Air ja asi COMP.D.2 37.386 – Sun-Air v. SAS ja Maersk Air) (EÜT L 265, lk 15) (edaspidi „vaidlustatud otsus“).

21 Vaidlustatud otsuse dispositiivosas on sätestatud:

*„Artikkel 1*

[...] SAS ja [...] Maersk Air on rikkunud [EÜ] artiklit 81 ja EMP lepingu artiklit 53, kuna nad sõlmisid:

- a) üldise kokkuleppe turgude jagamise kohta, milles nähti ette, et SAS ei teeninda Jüütimaalt lähtuvaid liine, millel Maersk Air tegutseb, ja et Maersk Air ei saa alustada nende Kopenhaagenist lähtuvate liinide teenindamist, millel SAS tegutseb või soovib tegutseda, ning kokkuleppe siseriiklike liinide jagamise järgimiseks;
  
- b) konkreetsed kokkulepped turu jagamise kohta seoses teatavate rahvusvaheliste liinidega, täpsemalt:
  - i) kokkuleppe, milles nähti ette, et Maersk Air lõpetab vastutasu eest tegevuse Kopenhaageni-Stockholmi liinil alates 28. märtsist 1999;
  
  - ii) vastutasuna Maersk Air'i loobumisele Kopenhaageni-Stockholmi liinist kokkuleppe, milles nähti ette, et SAS lõpetab tegevuse Kopenhaageni-Veneetsia liinil 1999. aasta märtsi lõpus või aprilli alguses ja et Maersk Air alustab selle liini teenindamist alates samast kuupäevast;



- iii) kokkuleppe, milles nähti ette, et SAS lõpetab 1999. aasta jaanuaris lendamise Billundi-Frankfurti liinil.

## *Artikkel 2*

Artikli 1 [punktis] a mainitud rikkumiste tõttu määratakse SAS-ile [...] trahv summas 39 375 000 eurot ja Maersk Air'ile [...] trahv summas 13 125 000 eurot.”

## **Menetlus ja poolte nõuded**

- 22 Esimese Astme Kohtu kantseleisse 2. oktoobril 2001. saabunud avaldusega esitas hageja käesoleva hagi.
- 23 Ettekandja-kohtuniku ettekande põhjal otsustas Esimese Astme Kohus (kolmas koda) avada suulise menetluse ja menetlust korraldavate meetmete raames palus pooltel vastata kirjalikult teatavatele küsimustele ja esitada erinevaid dokumente. Pooled täitsid need nõuded ettenähtud tähtaja jooksul.
- 24 Pooled esitasid oma kohtukõned ja vastused Esimese Astme Kohtu küsimustele 24. juuni 2004. aasta kohtuistungil.

25 Hageja palub Esimese Astme Kohtul:

- tühistada osaliselt vaidlustatud otsus, kuna talle artiklis 2 määratud trahv on ülemäärane;
- teise võimalusena vähendada trahvisummat talle sobiva määran;
- mõista kohtukulud komisjonilt välja.

26 Komisjon palub Esimese Astme Kohtul:

- jätta hagi rahuldamata;
- mõista kohtukulud hagejalt välja.

27 Vasturepliigis märkis komisjon, et hageja vaidleb vastu teatavatele põhjendustele, mis puudutavad rikkumise ulatust ja laadi, kuigi ta kinnitas oma hagiis, et ta ei vaidle vastu rikkumise asjaoludele, ja kuigi tema trahvi oli 10% võrra vähendatud, kuna ta ei

vaielnud vastu vastuväiteteatises esinenud asjaolude sisulisele õigsusele. Komisjon leiab, et sedasi käitub hageja õigusvastaselt, mille alusel peaks talle määratud trahvi summat tõstma, ja meenutab, et Esimese Astme Kohus võib sellise meetme vastu võtta oma täieliku pädevuse alusel.

## Õiguslik käsitlus

- 28 Kõigepealt rõhutab hageja, et ta ei vaidle vastu vaidlustatud otsusele väidetega, nagu poleks ta konkurentsinoorme rikkunud, vaid üksnes otsuse teatavatele osadele, mis võivad mõjutada talle määratud trahvisumma arvutamist.
- 29 Oma hagi toetuseks esitab ta kolm väidet. Esimene puudutab määruse artikli 12 lõike 2 ja suuniste rikkumist seoses rikkumise raskusastme hindamisega. Teine puudutab määruse artikli 12 lõike 2 rikkumist seoses rikkumise kestuse kindlaksmääramisega. Kolmanda väite raames leiab hageja, et komisjon ei olnud arvesse võtnud või oli ebaõigelt arvesse võtnud kergendavaid asjaolusid, mis oleksid pidanud kaasa tooma trahvi põhisumma suurema vähendamise.

*Esimene väide, mis puudutab kaalutusviga rikkumise raskusastme hindamisel*

### Poolte argumendid

- 30 Hageja väidab, et komisjon rikkus määruse artiklit 12 ja suuniseid, kuna ta määratles hageja toime pandud rikkumised „väga rasketeks”, kuigi nad oli olnud üksnes

„rasked”. See väide on jaotatud viieks osaks, mis käsitlevad rikkumiste määratlemist, nende tegelikku mõju, nende geograafilist ulatust, nendest saadud kasu ja arvesse võetud käivet.

Esimene osa, mis käsitleb rikkumiste määratlemist

- 31 Hageja väidab esiteks, et tema toimepandud rikkumised ei ole võrreldavad nendega, mida komisjon tavaliselt loeb „väga rasketeks”. Komisjoni otsustes, eelkõige nendes, milles viidatakse suunistele ja Esimese Astme Kohtu ning Euroopa Kohtu praktikale, mõjutavad „väga rasked” rikkumised eranditult tervet või vähemalt väga suurt osa ühisturust ja eeldavad tegeliku olulise kahju tekitamist konkurentsile sellel turul. Hageja rõhutab, et kuigi suunistes on märgitud, et turu jagamine kujutab endast väga rasket rikkumist, siis loetakse selleks üksnes suure ulatuse ning pikaajalise kestusega kartellikokkuleppeid. Seda analüüsi kinnitab kohtupraktika kõige värskemates asjades, nagu Lysine, Ömblusteta terastorud ja Kaugküttetorud. Käesolevas asjas ei olnud koostöö teavitamata osadel niivõrd laiaulatuslikku või rasket mõju, vaatamata teatavate rikkumisest puudutatud lennuliinide suhtelisele tähtsusele.

- 32 Hageja meenutab, et Euroopa Kohus on täpsustanud, et rikkumise raskusastet tuleb hinnata sõltuvalt mitmest asjaolust, mille laad sõltub rikkumise liigist ja iga juhtumi asjaoludest (Euroopa Kohtu 7. juuni 1983. aasta otsus kohtuasjas 100/80–103/80: Musique Diffusion française jt v. komisjon, EKL 1983, lk 1825, punktid 120 ja 129). Hageja tunnistab küll, et komisjonil on teatav kaalutusõigus rikkumise raskusastme kindlaksmääramisel, ent leiab siiski, et seda õigust on suuniste vastuvõtmisega

oluliselt piiratud. Kuigi komisjoni suuniste alusel kasutatav meetod võtab arvesse muid asjaolusid peale rikkumise laadi, ei saa rikkumise raskusastme hinnang põhineda ainuüksi käitumise kvalifitseerimisel, võtmata arvesse selle käitumise mõjusid. Hageja sõnul ei võimalda asjaolu, et *per se* või „ilmselt” kuulub rikkumine vastuvaidlematult EÜ artikli 81 lõike 1 kohaldamisalasse, nagu see on turgude jagamisel, otseselt veel hinnata rikkumise raskusastet trahvisumma kindlaksmääramisel.

- 33 Hageja leiab teiseks, et käesolev asi on sarnane juhtumile, mille kohta komisjon tegi otsuse asjas Kreeka praamid (komisjoni 9. detsembri 1998. aasta otsus 1999/271/EÜ EÜ asutamislepingu artikli [81] alusel algatatud menetluses — IV/34.466) (EÜT 1999, L 109, lk. 24), mis puudutas hinnakokkulepet Kreeka ja Itaalia vahelises praamiliikluses ja milles komisjon küll leidis, et seda tüüpi kokkulepe on laadilt ühenduse õiguse väga raske rikkumine, ent rikkumise piiratud mõju tõttu turul, asjaolu tõttu, et pooled kõiki kokkuleppeid täielikult ei jõustanud ja et rikkumise mõju oli tunda vaid piiratud osal ühisturust, leidis komisjon, et tegu oli vaid ühenduse konkurentsinoormide „raske” rikkumisega, mitte aga „väga raske” rikkumisega.
- 34 Hageja väidab, et komisjon ei esitanud käesolevas asjas tõendeid kokkuleppe väidetava toime ja mõju kohta, kui ta väidab, et kahe ettevõtja vaheline turgude jagamine mõjutas mitut teist liini. Hageja heidab komisjonile ette eelkõige seda, et ta ei määratlenud õigesti enam kui kolme asjassepuutuvat turgu (st liine Kopenhaagen-Stockholm, Kopenhaagen-Veneetsia ning Billund-Frankfurt).
- 35 Hageja sõnul sõltub rikkumise raskusaste nii selle geograafilisest mõjust kui ka mõjutatud inimeste arvust ja üksnes esimese kriteeriumiga piirdumine tooks kaasa selle, et lennundussektorit koheldaks üldiselt rangemalt kui näiteks laevandussektorit. Hageja rõhutab asjaolu, et komisjoni esiletoodud kolme liini reisijate arv, st 1,082 miljonit reisijat, kinnitab käesoleva asja sarnasust Kreeka praamide asjaga, kus

reisijate arv oli 1,258 miljonit. Mõlemal juhul oli reisijate arv suhteliselt madal kõikide EMP territooriumil ning EMP ja sellest välja jääva territooriumi vaheliste ühenduste reisijate arvuga võrreldes. Samuti oli ka käesolevas asjas sõlmitud kokkulepe ainult osaliselt täidetud, kuna see mõjutas üksnes komisjoni esiletoodud kolme liini, mida tõendab ka asjaolu, et pooltel ei õnnestunud sõlmida kokkulepet Kopenhaageni-Birminghami liini asjus.

36 Seevastu komisjoni läbiviidud võrdlusel käesoleva asja rikkumiste geograafilise mõju ja nende vahel, mida komisjon käsitles Volkswageni asjas (komisjoni 28. jaanuari 1998. aasta otsus 98/273/EÜ EÜ asutamislepingu artikli [81] alusel algatatud menetluses — IV/35.733 — VW) (EÜT L 124, lk 60), ei ole tähtsust niivõrd, kuivõrd kahe nimetatud turu — õhustransport ning sõidukite turustamine — määratlemine peab toimuma väga erinevate meetodite alusel. Lisaks ei ole tähtsust ka asjaolul, et Volkswageni asjas luges komisjon rikkumise väga raskeks, kuigi mõjutatud olid vaid Itaalia, Saksamaa ja Austria, sest nende kolme riigi ja Taani suurus ei ole võrreldavad.

37 Kolmandaks märgib hageja, et kuigi komisjon luges SAS-i ja Maersk Air'i toimepandud rikkumised „väga rasketeks“, määras ta siiski trahvi arvutamise lähtekohaks Maersk Air'ile 14 miljonit eurot. Suunistes on aga väga rasketeks loetavate rikkumiste puhul minimaalne trahvisumma 20 miljonit eurot ning hageja järeldeb sellest, et komisjoni suhtumine on ebajärjekindel ja et kokkuleppe kummagi poole rikkumised oleks tulnud lugeda rasketeks.

Teine osa, mis käsitleb rikkumiste tegelikku mõju

38 Hageja väidab, et tema kaasosalusel toime pandud rikkumistel on olnud vaid väike kui mitte olematu negatiivne mõju asjaomastele turgudele. Hageja kinnitab sellega

seoses, et muudatusi kartellikokkuleppe kummagi osalise lennuühendustes põhjendasid niivõrd tõsised majanduslikud ja kaubanduslikud kaalutlused, et ka ühepoolsed otsused oleksid viinud samade muudatusteni. Ta meenutab, et SAS tegutses Kopenhaageni-Veneetsia ja Billundi-Frankfurdi liinil olulise kahjumiga, kahjumit sai ka Maersk Air Stockholmi-Kopenhaageni liinil.

39 Hageja möönab, et Kopenhaageni-Stockholmi liini oli ta läbirääkimistel „vahetusrahanahana” kasutanud, ent ta rõhutab siiski, et tal oli huvi selle vastu, et Maersk Air jätkab selle liini teenindamist umbes neli korda päevas, kuivõrd ta ei olnud võimeline üksi kasumlikult ära kasutama kõiki võimalusi Stockholmi ja tema kodulennujaama Kopenhaageni vahelises liikluses.

40 Hageja väidab, et miski ei võimalda ka järeldada, et nimetatud liinidel on koostöö järel hinnad ebaproportsionaalselt tõusnud. Rikkumise raskusastme kindlaksmääramisel tuleb arvestada mõju hindadele või näidata ära vähemalt liikluse mahu mõju. Hageja märgib, et äriühingult Lexecon tellitud uurimus kokkuleppe tegelike mõjude hindamise kohta Taanist lähtuvatele lennuliinidele, v.a kolm komisjoni mainitud liini, näitab, et kokkuleppe tõttu vähenes potentsiaalne konkurentsipinge SAS-ile üksnes pisut ja et tegelik mõju hindadele oli minimaalne. Ühest küljest Kopenhaageni-Stockholmi liini ja teisest küljest Kopenhaageni-Oslo ja Stockholmi-Oslo liini teatavat liiki piletite hindade võrdlus jaanuarist 1998 kuni märtsini 2000 näitas, et nendel kolmel liinil, millest kahte teenindas Maersk Air, oli hindade kujunemine olnud sarnane.

41 Hageja väidab, et tema koostöö Maersk Air'iga tõi reisijatele mitu eelist. Kontrollimisest alates olid SAS ja Maersk Air piiritlenud oma koostöö „seaduslike” aspektidega nagu koodide jagamine, püsikliendiprogramm ja abi vahemaandumistel

ja majutamisel. Hageja arvates said reisijad koostööst arvestatavaid eeliseid, mis seisnesid uute liinide avamises või taasavamises, nagu näiteks esiteks Kopenhaageni ning Ateena, Veneetsia, Istanbuli ja Kairo vahel ning teiseks Billundi ning Dublini vahel, samuti lendude sageduse tõusus ning olemasolevatel liinidel ümberistumistingimuste parandamises.

42 Hageja rõhutab, et pooled ei võtnud vastu ega täitnud ühtegi otsust, mis ei oleks olnud kooskõlas nende endi huvidega. Leidmata kokkulepet Kopenhaageni-Birminghami liini suhtes, otsustasid ka lepingupooled 2000. aasta kevadel konkureerida sellel liinil, mida Maersk Air teenindas koostöös British Airways'iga.

43 Lõpuks väidab hageja, et kuigi pooled olid sõnastanud turgude jagamise kokkuleppe üldsõnaliselt, mõjutati vaid piiratud osa ühisturust. Ühest küljest ei tõendanud miski, et pooled oleksid kokkuleppe puudumisel käitunud teistmoodi ükskõik millisel teisel liinil, võrreldes käitumisega kolmel kõnealusel liinil. Teisest küljest olid isegi komisjoni välja toodud kolmel liinil graafikusse tehtud muutused olnud vältimatud.

### Kolmas osa, mis käsitleb rikkumise geograafilist ulatust

44 Hageja leiab, et vaidlustatud otsuse 91. põhjenduses esinev kinnitus, et „geograafiline turg ulatub [...] EMP-st kaugemale”, ei ole selge ega järjekindel. Selline väide määratleb puudutatud turu kui geograafilise ala, milles rikkumistel on teatav mõju olnud. Hageja meenutab, et vaidlustatud otsuse 28. põhjenduses kinnitas komisjon,



et kliendi seisukohast tuleb iga lähte- ja sihtpunkti kombinatsiooni lugeda eraldi turuks. Komisjoni tavapärase meetod turu määratlemiseks õhutranspordi asjades ei identifitseeri kindlat geograafilist ala, vaid pigem lineaarset ühendust kahe punkti vahel. Hageja väidab, et väljaspool kolme asjaomast turgu (Kopenhaagen-Stockholm, Kopenhaagen-Veneetsia ja Billund-Frankfurt) ei määratlenud komisjon ühtegi teist turgu ja piirdus viidetega üldistele kategooriatele, lähtudes suurest hulgast, ent määratlemata ühendustest, mille siht- ja lähtepunktiks on Kopenhaagen ja Billund. Seega ei suutnud komisjon määratleda ega piiritleda rohkem kui kolme turgu.

45 Igal juhul ei olnud komisjon tõendanud EMP-st kaugemale ulatuva turu olemasolu ega põhjendanud oma väidet, et kokkulepe võis mõjutada kõiki liine, mille lähte- ja sihtpunktiks on Taani.

46 Komisjoni määratletud territoorium hõlmas ka mitut lennuliini, mida ei teeninda SAS ega Maersk Air ja mille lähte- ega sihtpunktiks ei ole Taani. Ka siin ei tõendanud komisjon, kuidas need liinid olid või võisid olla mõjutatud.

47 Hageja väidab, et komisjon ei ole tõendanud süüks arvatud kokkuleppe tegelikku mõju kõnealusele ebamäärasele arvule liinidest, mida komisjon mainib üksnes kategooria kaupa. Ta väidab, et Lexecon'i uurimuses järeldatu põhjal oli kokkuleppe mõju minimaalne liinidele, millel tegevus ei kattunud või kus Maersk Air oli SAS-ile üksnes potentsiaalne konkurent.

- 48 Hageja märgib, et komisjon kinnitas Kreeka praamide asjas, et transpordi valdkonnas piirdub rikkumiste mõju üksnes konkurentsivastasest praktikast tegelikult puudutatud liinidega. Käesolevas asjas tõi kokkuleppe geograafilise ulatuse ebaõige hindamine kaasa selle, et komisjon hindas ekslikult ka rikkumiste raskusastet.
- 49 Isegi kui Esimese Astme Kohus leiab, et mõiste „asjaomane geograafiline turg” tähendab geograafilist ala, kus rikkumised avaldasid mõju, oleks see põhjendus ebapiisav, kuna vaidlustatud otsuses ei märgitud, mis tüüpi mõju võib tekkida „EMP-s ja kaugemal”.
- 50 Hageja väidab, et komisjon on rikkumise geograafilise mõju hindamisel teinud kaalutlusvea.
- 51 Hageja leiab, et rikkumisel ei olnud nii laia mõju, nagu väidab komisjon. Komisjon oleks pidanud arvestama näiteks SAS-i ja Maersk Air'i ebaõnnestunud üritust kooskõlastada Kopenhaageni-Birminghami liini graafikud. See näide tõendab, et vaatamata turujagamise kokkuleppe üldisele sõnastusele, mõjutas kokkuleppe üksnes neid liine, kus pooled tegelikult konkureerisid.

Neljas osa, mis käsitleb rikkumisest saadud kasu

- 52 Hageja meenutab, et suuniste kohaselt võib põhisummat suurendada, et see ületaks rikkumise abil väärtalt saadud tulu. Käesolevas asjas oli komisjon neid sätteid kasutanud ning arvutanud SAS-ile määratud trahvi summa, tuginedes kartellikok-

kuleppe osaliste läbirääkimiste käigus tehtud hinnangule, et Maersk Air'i lahkumine Kopenhaageni-Stockholmi liinilt pidi SAS-ile kaasa tooma iga-aastase täiendava tulu [...] <sup>1</sup> Taani krooni. Erinevalt sellest, mida väitis komisjon oma kostja vastuses, tuleneb vaidlustatud otsusest selgelt, et komisjon hindas tegelikult SAS-i rikkumisest saadud tulu [...] Taani krooni suuruse põhisumma alusel.

53 Hageja vaidleb vastu sellele, et ta sai rikkumisest lisatulu [...] Taani krooni.

54 Hageja väidab sellega seoses esiteks, et [...] Taani krooni suurune summa tuleneb läbirääkimiste käigus Maersk Air'i esindaja tehtud juhuslikust märkusest, mida SAS ei ole kunagi omaks võtnud.

55 Nendele andmetele räägib vastu ka asjaolu, et Kopenhaageni-Stockholmi liini hinnad kujunesid välja samamoodi kui võrreldavate liinide hinnad.

56 Hageja märgib seejärel, et komisjoni hinnang, niivõrd kui sellega käsitletakse üksnes Kopenhaageni-Stockholmi liini, ei võta arvesse võrguna toimiva õhustranspordi sektori eripära. Vajadus arvestada tervet võrku on eriti oluline Kopenhaageni-Stockholmi liini puhul, kuna 60% sealsest liiklusest kujutab endast ümberistumisi.

1 — Salastatud konfidentsiaalsed andmed.

57 Hageja väitel oli see tema huvides, et Maersk Air jätkab hageja tegevust Kopenhaageni-Stockholmi liinil, sest SAS oli sellel liinil ülekoormatud, nagu ta seda tunnistas 1998. aasta läbirääkimistel Maersk Air'iga. Ta lisab, et Maersk Air'i loobumisele järgnenud suhteliselt lühikese aja jooksul ei olnud SAS võimeline täielikult oma võrku uue olukorraga kohandama ja et ülekoormatuse tõttu kaotab SAS reisijaid teistele konkurentide võrkudele.

58 Lõpuks kinnitab hageja, et [...] Taani krooni suurune summa tuleneb dokumendist, mida SAS-il ei olnud võimalik kommenteerida pärast selle ilmumist, ja et asjaolu, et Maersk Air'i esindaja ütluseid ümber ei lükatud, ei tähenda, et SAS oleks need heaks kiitnud. SAS-i koostatud nende läbirääkimiste dokumentides ei mainita koostöökokkuleppes tulenevat täiendavat tulu, vaid märgitakse hoopis, et Maersk Air'il oleks kasulik jääda Kopenhaageni-Stockholmi liinile kergendamaks ülekoormust tiptundidel.

59 Muu hulgas märgib hageja, et vaidlustatud otsus annab mõista [...] Taani krooni suuruse summa tuginemisest oletusele, et Kopenhaageni-Stockholmi ja Kopenhaageni-Oslo liini piletihind reisija kohta tõuseb, kuigi turu jagamise kokkulepe ei hõlmanud viimati nimetatud liini. Komisjoni argumentatsiooni üksnes 1 miljoni reisijaga Kopenhaageni-Stockholmi liinile kohaldades on õige summa seega [...] Taani krooni.

Viies osa, mis puudutab asjaomast käivet

60 Hageja leiab, et kui Esimese Astme Kohus toetab komisjoni valikut asjaomasel käibel põhineva arvutusmeetodi kohta, kuigi suunistes sellele kordagi trahvi arvutamise kontekstis ei viidata, oleks vähemalt vajalik, et komisjon võrdleb võrreldavaid käibeid.

- 61 Hageja väidab sellega seoses, et komisjon on teinud vea, kuna ta võrdles SAS grupi konsolideeritud käivet summas 4,917 miljardit eurot Maersk Air'i käibega, mis on 10,7 korda väiksem, arvestamata asjaolu, et Maersk Air kuulub A. P. Møller gruppi, mille käive on ligikaudu kaks korda suurem SAS grupi käibest.
- 62 Komisjon vaidleb vastu hageja argumentide põhjendatusele ja palub hagi aluse tagasi lükata.

### Esimese Astme Kohtu hinnang

- 63 Oma esimese väitega, mille kohaselt komisjon olevat ekslikult lugenud rikkumised „väga rasketeks”, kuigi nad olid „rasked”, esitab hageja hulga etteheiteid ja argumente jaotatuna viieks osaks, mis on küll erinevad, ent kattuvad osaliselt ja nendega soovitakse sisuliselt vaidlustada komisjoni hinnangut rikkumiste raskusastme kohta, kuna komisjon olevat liiga palju tuginenud rikkumiste laadile ning jätnud tähelepanuta või ekslikult hinnanud tegureid asjaomase geograafilise turu suuruse ning rikkumiste tegeliku mõju kohta sellele turule. Ta leiab, et käesoleva juhtumi asjaolud on sarnased Kreeka praamide juhtumi asjaoludega ja et komisjon võttis ekslikult trahvisumma arvutamisel arvesse rikkumisest saadud tulu ning kogukäivet.

### Esialsed märkused

- 64 Tuleb esiteks meenutada, et määruse artikli 12 lõige 2, nagu ka määruse nr 17 artikli 15 lõige 2, näeb üksnes ette, et trahvisumma määramisel võetakse arvesse nii

rikkumise raskust kui ka kestust. Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale on komisjonil selle sätte alusel trahvide kindlaksmääramisel lai kaalutusõigus (Esimese Astme Kohtu 21. oktoobri 1997. aasta otsus kohtuasjas T-229/94: Deutsche Bahn v. komisjon, EKL 1997, lk II-1689, punkt 127) eelkõige lähtuvalt tema üldisest konkurentsipoliitikast (eespool punktis 32 viidatud kohtuotsus Musique Diffusion française jt v. komisjon, punktid 105 ja 109). Selles kontekstis võttis komisjon nende trahvialaste otsuste läbipaistvuse ja erapooletuse tagamiseks 1998. aastal vastu suunised, milles täpsustatakse hierarhiliselt kõrgemalasetsevat õigust silmas pidades kriteeriumid, mida komisjon kavatses oma kaalutusõigust teostades kasutada; sellest tuleneb võimu enesepiiramine (vt selles tähenduses Esimese Astme Kohtu 30. aprilli 1998. aasta otsus kohtuasjas T-214/95: Vlaamse Gewest v. komisjon, EKL 1998, lk II-717, punkt 89), niivõrd kui komisjon peab järgima neid suunavaid eeskirju, mille ta on ise vastu võtnud (Esimese Astme Kohtu 12. detsembri 1996. aasta otsus kohtuasjas T-380/94: AIUFFASS ja AKT v. komisjon, EKL 1996, lk II-2169, punkt 57).

65 Käesolevas asjas määras komisjon vaidlustatud otsuse 78.–125. põhjenduse järgi kahele EÜ artikli 81 lõiget 1 ja EMP lepingu artiklit 53 rikkunud ettevõtjale trahvi. Nendest põhjendustest ja toimikust ilmneb, et trahvid määrati määruse artikli 12 lõike 2 alusel ja et komisjon määras trahvisummad kindlaks suunistes sätestatud meetodit kasutades, kuigi vaidlustatud otsuses üheselt suunistele ei viidata ja viimased peavad otseselt silmas üksnes määruse nr 17 artikli 15 lõike 2 alusel määratavaid trahve.

66 Esiteks tuleb uurida, kas hageja väite kohaselt vähendasid suunised ülemääraselt komisjoni kaalutusõigust trahvide määramisel.

67 Suunistes määratletud meetodi kohaselt põhineb trahvisumma kindlaksmääramine seal esitatud eeskirjadel, kusjuures lähtutakse põhisummast, mida suurendatakse

raskendavate või vähendatakse kergendavate asjaolude arvessevõtmisel. Põhisumma määratakse kindlaks rikkumise raskusastme põhjal, millele võib lisanduda täiendav summa kestuse põhjal.

- 68 Rikkumise raskusastme osas on suunistes täpsustatud, et arvesse tuleb võtta selle laadi, tegelikku mõju turule, kui seda saab mõõta, ja asjakohase geograafilise turu suurust (suuniste punkti 1 A esimene lõik). Rikkumised jagunevad kolme kategooriasse: „kerged rikkumised”, mille puhul võimalik trahvisumma on 1000–1 miljon eurot; „rasked rikkumised”, mille puhul võimalik trahvisumma on 1–20 miljonit eurot; ja „väga rasked rikkumised”, mille puhul võimalik trahvisumma on rohkem kui 20 miljonit eurot (punkti 1 A teise lõigu esimene kuni kolmas taane). Igas kategoorias võimaldab väljapakutud trahviastmik rakendada ettevõtjate suhtes erinevat kohtlemist vastavalt toimepandud rikkumise laadile (punkti 1 A kolmas lõik). Samuti on vaja arvesse võtta rikkujate tegelikku majanduslikku suutlikkust põhjustada olulist kahju muudele turuosalistele, eeskätt tarbijatele, ja määrata trahvi suurus nii, et sellel oleks piisavalt hoiatav mõju (punkti 1 A neljas lõik).

- 69 Suuniste kohaselt võib kõigi kolme kategooria rikkumiste puhul osutada vajalikuks kasutada kindlaksmääratud summade puhul kaalutegureid, et võtta arvesse konkreetse juhtumi kaalu ja seega rikkumise tegelikku mõju igale konkureerivale ettevõtjale, eeskätt juhul, kui samalaadseid rikkumisi toimepaneivate ettevõtjate suurus erineb üksteisest oluliselt, ja kohandada põhisumma lähtepunkti iga ettevõtja tunnustele vastavalt (edaspidi „lähtesumma”) (punkti 1 A kuues lõik).

- 70 Sellest tuleneb, et niivõrd kui suunistes on sätestatud, et rikkumise raskusastme hindamisel tuleb arvesse võtta rikkumise enda laadi, tegelikku mõju turule, kui seda saab mõõta, ja asjakohase geograafilise turu suurust, mahuvad need määruse artikli 12 lõikega 2 kehtestatud õiguslikku raamistikku ja kohtupraktikas komisjonile antud trahvide määramise kaalutusõiguse piiridesse.
- 71 Seejärel tuleb märkida, et vastupidi hageja väitele ei ole suunistes sätestatud, et kõik turgude jagamist puudutavad kartellikokkulepped loetakse automaatselt „väga rasketeks” rikkumisteks.
- 72 Esiteks on suuniste punkti 1 A esimeses lõigus otseselt sätestatud, et rikkumise raskusastme hindamisel tuleb arvesse võtta mitte üksnes selle laadi, vaid ka selle tegelikku mõju turule, kui seda saab mõõta, ja asjakohase turu suurust.
- 73 Teiseks ei tähenda „väga raskeid rikkumisi” defineeriva punkti 1 A teise lõigu kolmas taane jäika ja ettemääratud mõistet, vaid seal märgitakse üksnes, et „[n]eed on üldjuhul horisontaalsed piirangud, nagu näiteks hinnakartellid ja turujagamiskvoodid, või muud ühisturu nõuetekohast toimimist ohustavad meetmed, nagu näiteks riikide turgude eraldamine üks teisest ja sisuliselt monopoolses seisundis olevate ettevõtjate turgu valitseva seisundi ilmne kuritarvitamine”.
- 74 Kolmandaks on punkti 1 A neljandas kuni kuuendas lõigus trahvisumma kindlaksmääramiseks sätestatud mitme teise teguri arvestamine (rikkuja tegelik majanduslik suutlikkus põhjustada olulist kahju, trahvi hoiatav laad, iga konkreetse juhtumi kaal ja seega rikkumise tegelik mõju igale konkureerivale ettevõtjale).



75 Sellest tuleneb, et suuniseid ei saa pidada komisjoni trahvide määramise kaalutus-õiguse ülemääraseks ja ebaseaduslikuks piiramiseks, vaid neid tuleb pigem analüüsida kui vahendit, kuidas ettevõtjad saavad täpsemini teada komisjoni järgitavast konkurentsipoliitikast, et tagada komisjoni trahviotsuste läbipaistvus ja erapooletus (vt selles tähenduses Esimese Astme Kohtu 29. aprilli 2004. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-236/01, T-239/01, T-244/01–T-246/01, T-251/01 ja T-252/01: Tokai Carbon jt v. komisjon, EKL 2004, lk II-1181, edaspidi „Grafiidielektroodide kohtuotsus”, punkt 157). Tuleb meenutada, et suunistes kehtestatud trahvide arvutamise metodoloogia seaduslikkust on ühenduse kohtunik korduvalt kinnitanud (vt eelkõige Esimese Astme Kohtu 20. märtsi 2002. aasta otsus kohtuasjas T-23/99: LR AF 1998 v. komisjon, EKL 2002, lk II-1705; 19. märtsi 2003. aasta otsus kohtuasjas T-213/00: CMA CGM jt v. komisjon, EKL 2003, lk II-913; Grafiidielektroodide kohtuotsus ja 9. juuli 2003. aasta otsus kohtuasjas T-224/00: Archer Daniels Midland ja Archer Daniels Midland Ingredients v. komisjon, EKL 2003, lk II-2597, edaspidi „Lysine kohtuotsus”).

76 Igal juhul tuleb sedastada, et hageja etteheide, et komisjon piirdus puhtalt formaalse lähenemisega, võttes arvesse üksnes rikkumise laadi kriteeriumi, põhineb vaidlustatud otsuse ekslikul tõlgendamisel.

77 Rikkumise raskusastme uurimine algab vaidlustatud otsuse 87. põhjenduses, mille sõnul „rikkumise raskusastme kindlaksmääramisel võtab komisjon arvesse selle laadi, asjaomase geograafilise turu suurust ja tegelikku mõju turule”. Sellele järgnevad vaidlustatud otsuse kolm „jagu”, mis on vastavalt pühendatud „[r]ikkumise laadi” (88. ja 89. põhjendus), „[a]sjaomase geograafilise turu suuruse” (90. ja 91. põhjendus) ja „[r]ikkumise tegeliku mõju” (92.–95. põhjendus) uurimisele. Lõpuks uurib komisjon neljandas jaos kartellikokkuleppe osaliste erinevaid argumente seoses rikkumise raskusastmega (96.–101. põhjendus).

- 78 Sellest tulenevalt tuleb tagasi lükata hageja etteheide rikkumiste üksnes formaalse, nende laadiga piirdunud uurimise kohta.
- 79 Seejärel tuleb uurida, kas komisjoni hinnangus rikkumiste raskusastme kolmele tegurile — rikkumiste laad, asjaomase geograafilise turu suurus ja nende tegelik mõju turule — on tehtud ilmne viga.

### Rikkumise laad

- 80 Rikkumise laadi osas tuleb meenutada, et vastavalt vaidlustatud otsuse artiklile 1 rikkusid pooled EÜ artiklit 81 ja EMP lepingu artiklit 53, kuna nad sõlmisid ühest küljest üldise kokkuleppe turgude jagamise kohta, milles nähti ette, et SAS ei teeninda Jüütimaalt lähtuvaid liine, millel Maersk Air tegutseb, ja et Maersk Air ei saa alustada nende Kopenhaagenist lähtuvate liinide teenindamist, millel SAS tegutseb või soovib tegutseda, ning kokkuleppe siseriiklike liinide jagamise järgimiseks; ja teisest küljest konkreetsed kokkulepped turu jagamiseks seoses teatavate rahvusvaheliste liinidega, eelkõige kokkuleppe, milles nähti ette, et Maersk Air lõpetab vastutasu eest tegevuse Kopenhaageni-Stockholmi liinil; vastutasuna Maersk Air'i loobumise eest Kopenhaageni-Stockholmi liinist kokkuleppe, milles nähti ette, et SAS lõpetab tegevuse Kopenhaageni-Veneetsia liinil ja et Maersk Air alustab selle liini teenindamist alates samast kuupäevast; ja kokkuleppe, milles nähti ette, et SAS lõpetab lendamise Billundi–Frankfurdi liinil.
- 81 Nende asjaolude üle ei ole vaidlust, kuna pooled tunnistasid haldusmenetluse ajal ning hageja rõhutas otse oma hagiavalduses, et ta ei vaidle vastu vaidlustatud otsuses tuvastatud rikkumistele.

82 Käesoleva õigusliku aluse esimeses osas, millega hageja soovib tõendada, et tuvastatud rikkumised tulnuks lugeda „rasketeks”, mitte aga „väga rasketeks”, heidab hageja komisjonile sisuliselt ette seda, et viimane kasutas formaalset lähenemist, võttes arvesse üksnes rikkumiste laadi, kuigi komisjoni otsustamispraktikast (asjad *Lysine*, *Õmblusteta terastorud* ja *Kaugküttetorud*) ja kohtupraktikast ilmneb, et turu jagamise rikkumiste hulgas loeti „väga rasketeks” vaid need, mis mõjutasid eranditult tervet või vähemalt väga suurt osa ühisturust ja tekitasid tegelikku arvestatavat kahju konkurentsile. Kuigi suunistes on tõepoolest turgude jagamine „väga raskete” rikkumiste seas, viitavad suunistes siiski üksnes ulatuslikele ja pikaajalistele kartellikokkulepetele. Hageja viitab komisjoni otsustele tsemendi, karbipapi ja terastalade juhtumites.

83 Sellega seoses tuleb meenutada, et „trahvisumma kindlaksmääramisel rikkumise raskusastme hindamisel tuleb silmas pidada eelkõige konkurentsile tekitatud piiranguid, asjaga seotud ettevõtjate arvu ja tähtsust, nende poolt kontrollitava turuosa suurust ühenduses ning rikkumise toimepanemise aja turuolukorda” (*Euroopa Kohtu* 15. juuli 1970. aasta otsus kohtuasjas 41/69: *ACF Chemiefarma v. komisjon*, EKL 1970, lk 661, punkt 176). Väljakujunenud kohtupraktika piirdub märkimisega, et „raskusastme kindlaksmääramisel peab eelkõige arvesse võtma seda, millised piirangud tekitati konkurentsile” (*Esimese Astme Kohtu* 22. oktoobri 1997. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-213/95 ja T-18/96: *SCK ja FNK v. komisjon*, EKL 1997, lk II-1739, punkt 246 ja *Lysine kohtuotsus*, punkt 117). Samuti leidis *Esimese Astme Kohus* 30. septembri 2003. aasta otsuses kohtuasjas T-203/01: *Michelin v. komisjon* (EKL 2003, lk II-4071, punktid 258 ja 259), et rikkumise raskusastme võib kindlaks määrata viitega rikkuva käitumisviisi laadile ja eesmärgile, ja meenutas, et „väljakujunenud kohtupraktika kohaselt (*Esimese Astme Kohtu* 11. märtsi 1999. aasta otsus kohtuasjas T-141/94: *Thyssen Stahl v. komisjon*, EKL 1999, lk II-347, punkt 636 ja 13. detsembri 2001. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-45/98 ja T-47/98: *Krupp Thyssen Stainless ja Acciai speciali Terni v. komisjon*, EKL 2001, lk II-3757, punkt 199) võivad käitumise eesmärgiga seonduvad asjaolud trahvisumma kindlaksmääramisel olla tähtsamad kui käitumise mõjudega seonduvad asjaolud”.

- 84 Seega, kuigi tuleb arvesse võtta asjaomase geograafilise turu suurust ja rikkumise mõju turule, kui seda saab mõõta, siis on rikkumiste laad siiski oluline kriteerium rikkumise raskusastme kindlaksmääramisel.
- 85 Mis puudutab eelkõige kartellikokkuleppeid, mis nagu käesolevas asjas seisnevad turgude jagamises, tuleb esiteks meenutada, et suuniste kohaselt on „väga rasked” rikkumised üldjuhul horisontaalsed piirangud, näiteks hinnakartellid ja turujagamiskvoodid või muud meetmed, mis ohustavad ühisturu nõuetekohast toimimist, ja et need on kartellikokkulepete hulgas, mis on EÜ artikli 81 lõike 1 punktis c otse kuulutatud kokkusobimatuks ühisturuga. Peale konkurentsitingimuste raske rikkumise toovad need kartellikokkulepped kaasa turgude isoleerimise vastuolus EÜ asutamislepingu peamise eesmärgiga integreerida ühisturg, kuna nendega kohustatakse pooli järgima konkreetseid turge, mis on sageli riigipiiridega piiritletud. Ka kohtupraktikas on sellised rikkumised, eelkõige kui on tegu horisontaalsete kartellikokkulepetega, määratletud kui „väga rasked” või „ilmsed rikkumised” (Esimese Astme Kohtu 6. aprilli 1995. aasta otsus kohtuasjas T-148/89: Tréfilunion v. komisjon, EKL 1995, lk II-1063, punkt 109 ja 15. septembri 1998. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-374/94, T-375/94, T-384/94 ja T-388/94: European Night Services jt v. komisjon, EKL 1998, lk II-3141, punkt 136). Vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale peab komisjon rikkumise raskusastme kindlaksmääramiseks arvesse võtma mitte üksnes konkreetse juhtumi asjaolusid, vaid ka rikkumise konteksti ja tagama, et tema tegevusel oleks vajalik hoiatav iseloom eelkõige selliste rikkumiste puhul, mis eriti takistavad ühenduse eesmärkide saavutamist (eespool punktis 32 viidatud kohtuotsus Musique Diffusion Française jt v. komisjon, punkt 106).
- 86 Tuleb tagasi lükata hageja etteheide, et asjaomased rikkumised tulnuks lugeda „rasketeks”, kuna üksnes tervet ühisturgu hõlmavad ning pika kestusega rikkumised võib lugeda „väga rasketeks”.

87 Ühest küljest on see etteheide õiguslikult puudulik. Rikkumise kestus ei ole asjaolu, mis võimaldab selle raskusastet hinnata, vaid kujutab endast raskusastme kõrval trahvisumma kindlaksmääramise teist tegurit, mis on sätestatud nii määruse artikli 12 lõikes 2 kui ka suunistes. Geograafilise ulatuse osas ei saa asjaolu, et suunistes viidatakse „väga rasketeks” rikkumiste näidete all üksnes tegelikult ka suuremat osa liikmesriike puudutavatele rikkumistele, tõlgendada nii, et üksnes sellise geograafilise ulatusega rikkumisi saab „väga rasketeks” lugeda. Isegi kui eeldada, et enamik „väga raskeid” rikkumisi puudutavatest otsustest või kohtupraktika käsitleb geograafiliselt väga levinud piiranguid, siis ei võimalda ei asutamisleping, määrus, suunised ega kohtupraktika siiski sedastada, et üksnes taolisi rikkumisi võib väga rasketeks pidada. Vastupidi, nagu eespool meenutati, tunnustati kohtupraktikas komisjoni laia kaalutusõigust rikkumiste raskusastme hindamisel ja trahvisumma kindlaksmääramisel sõltuvalt mitmest asjaolust, mis ei lähtu piiravast või ammendavast arvesse võtmisele kuuluvate asjaolude nimekirjast. Lisaks ei ole väljakujunenud kohtupraktika kohaselt komisjoni varasem otsuste tegemise praktika konkurentsiasjade trahvide õiguslikuks raamistikuks (vt eelkõige Esimese Astme Kohtu 13. jaanuari 2004. aasta otsus kohtuasjas T-67/01: JCB Service *v.* komisjon, EKL 2004, lk II-49, punkt 188).

88 Igal juhul tuleb sedastada, et teatavad rikkumised loeti „väga rasketeks”, kuigi nad ei olnud „väga levinud”, nagu hageja sellest aru saab. Asjas Volkswagen, mille peale esitatud tühistamishagi jättis Esimese Astme Kohus rahuldamata (Esimese Astme Kohtu 6. juuli 2000. aasta otsus kohtuasjas T-62/98: Volkswagen *v.* komisjon, EKL 2000, lk II-2707, apellatsiooniasemes jäetud muutmata Euroopa Kohtu 18. septembri 2003. aasta otsusega kohtuasjas C-338/00 P: Volkswagen *v.* komisjon, EKL 2003, lk I-9189), loeti asjaomane rikkumine „väga raskeks”, kuigi see puudutas üksnes Itaaliat, Saksamaad ja Austriat. Esimese Astme Kohus kinnitas ka 21. oktoobri 2003. aasta otsuses kohtuasjas T-368/00: General Motors Nederland ja Opel Nederland *v.* komisjon (EKL 2000, lk II-4491) komisjoni hinnangut, et Madalmaade turul uute sõiduautode Opel müüki puudutanud rikkumine on „väga raske”.

- 89 Tuleb rõhutada samuti, et ka ühe liikmesriigi territooriumi või isegi ühte väikest osa sellest territooriumist võib lugeda oluliseks osaks ühisturust EÜ artikli 82 tähenduses (vt eelkõige Euroopa Kohtu 16. detsembri 1975. aasta otsus liidetud kohtuasjades 40/73–48/73, 50/73, 54/73–56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73: Suiker Unie jt v. komisjon, EKL 1975, lk 1663, punktid 371–375 ja 10. detsembri 1991. aasta otsus kohtuasjas C-179/90: Mercì convenzionali porto di Genova, EKL 1991, lk I-5889, punkt 15; Esimese Astme Kohtu 17. detsembri 2003. aasta otsus kohtuasjas T-219/99: British Airways v. komisjon, EKL 2003, lk II-5917, punktid 74–117).
- 90 Teisest küljest on see etteheide faktiliselt puudulik, kuna erinevalt hageja väidetust ei hõlma vaidlustatud otsuses tuvastatud rikkumised üksnes Taanit. Vaidlustatud otsuse 91. põhjenduse kohaselt ulatub geograafiline turg EMP-st kaugemale. Tuleb meenutada, et vaidlustatud otsuses tuvastati, et kartellikokkuleppe osalised olid peale konkreetsete kokkulepete teatavate rahvusvaheliste liinide turgude jagamise osas kokku leppinud ka üldises turgude jagamises, mis nägi ette, et SAS ei teeninda Jüütimaalt lähtuvaid liine, millel Maersk Air tegutseb, ja et Maersk Air ei saa alustada nende Kopenhaagenist lähtuvate liinide teenindamist, millel SAS tegutseb või soovib tegutseda. Ilma et see mõjutaks seega hilisemat analüüsi asjaomase geograafilise turu suuruse hinnangu sisulisest põhjendatusest, isegi kui kokkulepe käsitleb üksnes lennuliine, mille lähte- või sihtpunkt on Taani, siis ulatub puudutatud geograafiline turg EMP-ni ja isegi kaugemale sellest.
- 91 Sellest tulenevalt tuleb tagasi lükata etteheide, et rikkumiste laadi silmas pidades ei saa neid lugeda „väga rasketeks”.

#### Asjaomase geograafilise turu suurus

- 92 Teiseks väidab hageja seoses asjaomase geograafilise turu suuruse kriteeriumiga sisuliselt, et komisjon hindas ekslikult rikkumiste geograafilist mõju ja et peale kolme konkreetse lennuliini ei määratlenud ta asjaomaseid turge.

- 93 Esialgu tuleb märkida, et see etteheide on osa väitest, mis puudutab väidetavat kaalutlusviga rikkumise raskusastme hindamisel, ja et see ei kujuta endast väidet, millega hageja rikkumise olemasolule vastu vaidleks. Hageja väidab selgesõnaliselt, et hagi eesmärgiks ei ole vastu vaielda rikkumiste olemasolule, rikkumisteks on vaidlustatud otsuse (mille tühistamist hageja ei taotle) artikli 1 kohaselt ühest küljest kolme konkreetset lennuliini (Kopenhaagen-Stockholm, Kopenhaagen-Veneetsia ja Billund-Frankfurt) käsitlevate kokkulepete sõlmimine ja teisest küljest üldise kokkuleppe sõlmimine turgude jagamise kohta, milles nähti ette, et SAS ei teeninda Jüütimaalt lähtuvaid liine, millel Maersk Air tegutseb, ja et Maersk Air ei saa alustada nende Kopenhaagenist lähtuvate liinide teenindamist, millel SAS tegutseb või soovib tegutseda, ning kokkuleppe siseriiklike liinide jagamise järgimiseks.
- 94 Selles raamistikus tulebki uurida käesolevat etteheidet, mida tuleb mõista nii, et see käsitleb üksnes üldise kokkuleppe geograafilise ulatuse kindlaksmääramist rikkumise raskusastme hindamisel.
- 95 Tuleb meenutada, et vaidlustatud otsuse 90. põhjenduses, mis asub pealkirja „Asjaomase turu geograafiline suurus” all, märkis komisjon, et loobumine kolmest liinist, mille lähte- või sihtpunktiks on Taani (Kopenhaagen-Stockholm, Kopenhaagen-Veneetsia ja Billund-Frankfurt), oli üksnes turgude jagamise kõige silmnähtavam tagajärg ja et üldine turgude jagamise kokkulepe takistas seda, et kõigil teistel liinidel, mille lähte- või sihtpunktiks on Taani (liinid, mille siht- ja/või lähtepunktiks on teised liikmesriigid, EMP riigid ja ülejäänud maailm), oleks konkurents toimunud sama moodi nagu olukorras, kui sellist kokkulepet ei oleks sõlmitud. Niimoodi oli Põhjamaade suurimal lennundusettevõtjal SAS-il tagatis, et tema peamine Taani konkurent Maersk Air ei kavatse nende lendude puhul, mille siht- või lähtepunktiks on Taani, hakata tegutsema sellisel liinil, mida ta lähtepunktina Kopenhaagenist teenindas või mida ta ei teenindanud, ent oleks soovinud teenindada. Vastutasuks sai Maersk Air tagatise, et SAS ei kavatse temaga konkureerida liinidel, mille siht- või lähtepunktiks on Taani suuruselt teine lennujaam Billund.

96 Komisjon märkis ka vaidlustatud otsuse 98. põhjenduses eelkõige, et „[t]agades, et Maersk Air ei konkureeriks SAS-iga liinidel, mille siht- [ja]/[või] lähtepunktiks on Kopenhaagen ja [et] SAS ei konkureeriks Maersk Air'iga liinidel, mille siht- [ja]/[või] lähtepunktiks on Billund, piirasid SAS-i ja Maersk Air'i vahel sõlmitud horisontaalsed turgude jagamise kokkulepped konkurentsi mitmel liinil, mille lähte- [ja]/[või] sihtpunktiks on Taani, sh Taani ja teiste liikmesriikide vahel, Taani ja EMP riikide vahel ning Taani ja ülejäänud maailma vahel. Kuna SAS ja Maersk Air on kaks peamist lennundusettevõtjat Taanis ja kuna Kopenhaagen ja Billund on [selle] riigi kaks kõige suuremat lennujaama, on selle jagamise mõjud erinevalt Kreeka praamide asjas toimunud tunda terves EMP-s ja kaugemalgi”. Vaidlustatud otsuse esimeses põhjenduses märgiti juba, et Star Alliance'i liikmeks olev SAS teenindas 105 regulaarset lennuliini, sellest 40 Skandinaavias, 56 ülejäänud Euroopas ja 9 väljaspool Euroopat.

97 Sellest tuleneb, et kuigi süüks arvatud kokkulepped ei mõjutanud tervet EMP õhtutransporti, tugineb hageja väide vaidlustatud otsuse ekslikule tõlgendamisele, kuna komisjon leidis õigustatult nimetatud otsuse 91. põhjenduses, et rikkumiste mõju oli tunda terves EMP-s ja kaugemalgi.

98 Ükski hageja esitatud argumentidest ei võimalda selle hinnangu sisulist põhjendatust kahtluse alla seada.

99 Kõigepealt, nagu komisjon õigustatult märgib, tuleb „puudutatud geograafilist turgu” lugeda „asjaomase geograafilise turu” sünonüümiks, millele viidatakse suuniste punktis 1 A ning vaidlustatud otsuse 90. ja 91. põhjenduses. Hageja ebaselge argumentatsioon näib seisnevat selles, et ta heidab komisjonile ette geograafilise ala, mida rikkumised mõjutasid, laiendamist „puudutatud geograafilise turuga”. See argument on ilmselgelt põhjendamata, kuna suuniste punktis 1 A sätestatakse täpselt, et rikkumise raskuse hindamisel tuleb arvesse võtta asjakohase



geograafilise turu ulatust. Seega ei pea komisjon selle tarvis täpselt määratlema, millised on asjaomased turud, vaid peab üksnes hindama asjaomase turu või asjaomaste turgude geograafilise ala ulatust. Isegi rikkumise tuvastamiseks ei pea komisjon täpselt määratlema asjaomaseid turge, kuna, nagu käesolevaski asjas, on kokkulepete eesmärgiks selgelt konkurentsi piirata.

100 Samuti tuleb ilmselt tagasi lükata hageja argument, et komisjon oli osas, milles ta rakendas asjaomaste turgude määratlemiseks „lähtepunkti/sihtpunkti” kriteeriumit, jätnud määratlemata kõik muud turud peale konkreetsetes kokkulepetes välja toodud kolme turu.

101 Nagu juba märgiti, ei olnud komisjonil ühest küljest suuniste punkti 1 A alusel kohustust täpselt määratlema asjaomaseid turge.

102 Teisest küljest tuleneb vaidlustatud otsusest õiguslikult piisavalt nende teiste turgude määratlus. Niivõrd kui üldise kokkuleppe eesmärgiks on kaotada kartellikokkuleppe osaliste võimalik konkurents üksteise suhtes kõigil liinidel, mille lähte- või sihtpunktiks on Taani, on selge, et „teised turud” on kõik kohapaarid, mille „lähte-/sihtpunktiks” on Taani. Niimoodi mõjutatakse üldiselt kõiki sihtpunkte, mida pooled teenindavad või üldise turgude jagamise kokkuleppe kohaselt soovivad teenindada ja mille lähte- või sihtpunktiks on Kopenhaagen või Jüütimaa. Seega järeldas komisjoni õigusega vaidlustatud otsuse punktis 43, olles eelnevalt märkinud, et üldise turgude jagamise kokkuleppe eesmärgiks on kaotada igasugune võimalik

konkurents kartellikokkuleppe osaliste vahel, et „koostöö mõjuta[b] suurt, ent määramatut hulka siseriiklikke ja rahvusvahelisi reisijate regulaarse õhustranspordi lähte- ja sihtpunkti turgusid, mille lähte-/sihtpunktiks on Kopenhaagen või Billund”.

103 Lisaks märgib Esimese Astme Kohus veel, et vastavalt vaidlustatud otsuse 27. põhjendusele väitsid kartellikokkuleppe osalised ise oma 8. märtsi 1999. aasta teates, et „asjaomane turg on regulaarne reisijate õhustransport EMP-s” ja „märkisid, et ei olnud võimalik eraldada üksikuid liine või teatavaid liinide gruppe ja neid eraldi uurida, kuna kaubanduslikust vaatepunktist kujuta[s] koostöökokkulepe endast tervikut”.

104 Lõpuks tuleb sedastada, et nagu eelnevatest kaalutlustest nähtub, vastab vaidlustatud otsus vastupidi hageja väidetule täielikult EÜ artikli 253 põhjendamisnõuetele.

105 Sellest tulenevalt tuleb hageja argumendid geograafilise turu suuruse kohta tagasi lükata.

Mõju turule

106 Hageja väidab sisuliselt, et rikkumistel oli vaid väga piiratud või koguni olematu tegelik mõju turule.

107 Sellega seoses tuleb kõigepealt tagasi lükata üldine, laiemalt täpsustamata argument, et kokkulepetel puudus mõju, kuna kartellikokkuleppe kummagi osalise lennuühenduste muudatused olid õigustatud majanduslike ja kaubanduslike kaalutlustega. See on aga kinnitamata väide, mis ühtlasi ei saa ka õõnestada vaidlustatud otsuses esitatud järeldusi seoses rikkumistest, mille olemasolus vaidlust ei ole, tulenevate tagajärgede kindlakstegemisega.

108 Seejärel tuleb uurida erinevaid argumente esiteks seoses kolme konkreetse kokkuleppega ja teiseks seoses turu jagamise üldise kokkuleppega.

109 Mis puudutab kolme liini, millest kokkuleppe pooled teineteise kasuks loobusid (SAS-il Kopenhaagen-Veneetsia ja Billund-Frankfurt ning Maersk Air'il Stockholm-Kopenhaagen), siis ei ole asjakohane hageja argument, mis viitab asjaolule, et kumbki pool tegutses nimetatud liinidel enne kokkuleppe sõlmimist kahjumiga, isegi kui see asjaolu oleks tõendatud. Esiteks tuleb sedastada, et vaatamata sellele kahjumile pidasid pooled vajalikuks või vähemalt paremaks sõlmida kokkulepped, millega nad kohustusid vastavalt nendest kolmest liinist loobuma. Küsimus, kas nad oleksid nendest liinidest loobunud ka ilma kokkulepet sõlmimata, on puhtalt oletuslik, kuna kartellikokkuleppe osalistel puudus vabadus otsustada, kas loobuda või mitte. Teiseks ei tähenda asjaolu, et lennundusettevõtjal on mingil ajahetkel mingil liinil kahjum, tingimata seda, et ta sooviks sellest liinist loobuda kasvõi ainuüksi liini tähtsuse tõttu kogu teenindusvõrgu jaoks. On ka vähetõenäoline, et kõik lennundusettevõtjad on kasumlikud kõigil oma liinidel kogu aeg. Igal juhul ei ole hageja tõendanud, et toona tehtud analüüsides tulenevatel puhtalt majanduslikel kaalutlustel oleks kartellikokkuleppe osalised nimetatud loobumiste kasuks otsustanud. Vastupidi ilmneb vaidlustatud otsuse 66. põhjendusest, mida hageja ei ole vaidlustanud, et Maersk Air leppis SAS-iga kokku, et ta loobub Kopenhaageni-Stockholmi liinist ilma põhjaliku majandusliku analüüsita nimetatud liini teenindamise kohta 1998/1999. aasta talvehooaja järel.

- 110 Esiteks tuleb Kopenhaageni-Stockholmi liini kokkuleppe osas meenutada, et komisjon sedastas vaidlustatud otsuse 92.–94. põhjendues, et Maersk Air loobus nimetatud liinist 27. märtsil 1999, täpsustades 93. põhjenduses, et oma mahult nii reisijate kui ka lendude arvu osas on Kopenhaageni-Stockholmi liin üks peamisi ühenduse-siseseid liine ning et SAS-i turuosa sellel liinil suurenes kokkuleppe jõustumisele eelneva aasta [...] %-lt hinnangulisele [...] %-le mais 2000. Samuti ilmneb vaidlustatud otsuse 46. põhjendusest, et Maersk Air lõpetas koodide jagamise Finnair'iga (kes teenindab samuti seda liini), kes loobus liinist seejärel mais 2000, ning Alitalia ning Swissair'iga (kes seda liini ei teenindanud). Hageja ei vaidle nendele asjaoludele vastu. Seega on ilmne, et kokkuleppel oli turul väga tuntav mõju nii reisijatele kui ka hagejatele ning konkureerivatele ettevõtjatele.
- 111 Sellega seoses väidab hageja siiski, et tal oli huvi, et Maersk Air jätkaks selle liini teenindamist neli korda päevas, kuna ta ei oleks üksi suutnud kasumlikult ära kasutada kogu täiendava liikluse potentsiaali Stockholmi ja tema peamise lennujaama (*hub*) Kopenhaageni vahel.
- 112 See argument tuleb ilmselgelt lükata tagasi.
- 113 Esiteks, nagu juba märgiti, sai hageja Maersk Air'i loobumisest kasu, kuna eelkõige tema turuosa Maersk Air'i loobumise järel tuntavalt kasvas.
- 114 Teiseks näitab see tugev kasv, et vaatamata tema võimsuse väidetavale ülekoormusele, oli hageja suuteline rahuldama ka veel suuremat nõudlust.

115 Kolmandaks leidis komisjon vaidlustatud otsuse 67. põhjenduses, et kartellikokkuleppe osaliste endi arvates tõusis SAS-i käive pärast Maersk Air'i loobumist arvestatavalt, ning täpsemalt vaidlustatud otsuse 94. põhjenduses, et „[l]äbirääkimiste ajal leidsid pooled teadaoleva reisijate arvu ning võimaliku 100 [...] Taani krooni suuruse hinnatõusu alusel, et Maersk Air'i kõrvalehoidmine Stockholmi ja Oslo liinist toob SAS-ile kaasa iga-aastase tulu kasvu ligi [...] Taani krooni [...] eurot”. Lisaks täpsustas komisjon enda kaitseks, et need prognoosid on täpsed, kuna 1998. aastal 27 miljoni Rootsi krooni suurusest kahjumist jõudis SAS 2000. aastal 156 miljoni Rootsi krooni suuruse kasumini, ilma et hageja oleks nende andmete täpsusele vastu vaielnud.

116 Neljandaks, isegi kui hageja oli Maersk Air'i liinil tegutsemise jätkamisest huvitatud, tuleb sedastada, et ta ei olnud võimeline selgitama, miks ta siiski pidas vajalikuks sõlmida kokkulepe, milles nähakse ette Maersk Air'i loobumine. Veelgi enam on tõsi, et esiteks ilmneb toimikust ja eelkõige vaidlustatud otsuse 49.–51. põhjendusest, et Kopenhaageni-Stockholmi liin oli turujagamise läbirääkimiste keskmes ning kahest teisest liinist loobumise kokkulepete eesmärgiks oli pakkuda võrdväärset vastutasu, ja et teiseks väidab hageja, et kartellikokkuleppe osalised ei võtnud vastu ega täitnud ühtegi otsust, mis ei oleks olnud kooskõlas nende enda huvidega. Igal juhul on asjaolu, et hageja oli Maersk Air'i jätkamisest sellel liinil huvitatud, isegi kui see vastab tõele, üksnes kinnituseks, et kokkuleppel oli tegelik mõju turule, ilma et oleks vaja teada, kas see tõi hageja olukorrale kaasa soodsaid või kahjulikke tagajärgi. Niisiis oleks tulnud leida, et võimsuse ülekoormuse tõttu sellel liinil oli kokkuleppe tagajärjeks teatavatelt reisijatelt võimaluse võtmine jõuda hageja kodulennuväljale Stockholmi.

117 Komisjon märkis seoses konkreetsete kokkulepetega Kopenhaageni-Veneetsia ning Billundi–Frankfurdi liinil vaidlustatud otsuse 92. põhjenduses, et SAS loobus nendest kahest liinist, hüvitamaks Maersk Air'i loobumist Kopenhaageni-Stockholmi liinist. Esiteks ei ole vaidlust faktide üle ja nendest tuleneb, et nimetatud

kokkulepete tagajärjel kaotati igasugune tegelik konkurents nendel kahel turul. Teiseks tuleb märkida, et hageja ei ole esitanud ühtegi argumenti kinnitamaks, et kokkulepetel ei olnud siiski tuntavat mõju turule. Vastupidi, hageja väide, et kartellikokkuleppe osalised piirasid pärast kontrolli oma koostöö üksnes selle seaduslike osadega ja et reisijad said Kopenhaageni ja Veneetsia vahelise liini avamisest või taasavamisest kasu, üksnes kinnitab süüks arvatud kokkulepetest tulenevat mõju turule.

118 Seega tuleb tagasi lükata hageja argumendid, nagu oleks nende kolme liiniga seotud turu jagamise kokkulepetel üksnes väike mõju turule.

119 Turgude jagamise üldise kokkuleppe osas tuleb meenutada, et komisjon sedastas vaidlustatud otsuse 41.–43., 62., 69., 72. ja 90. põhjenduses, et kuna Maersk Air leppis SAS-iga kokku, et ta alustab uute liinide teenindamist alates Kopenhaagenist üksnes SAS-i nõusolekul, siis mõjutas see kokkuleppe kõiki liine, mille siht- ja lähtepunktiks on Kopenhaagen, ja et vastupidi, kuna SAS nõustus mitte teenindama liine, mida Maersk Air juba teenindas lähtepunktiga Jüütimaalt, siis mõjutas kokkuleppe ka kõiki neid liine. Ta sedastas samuti, et pooled nõustusid järgima siseriiklike liinide jagamist ja et eksisteeris Kopenhaageni ja Bornholmi vahelise õhutranspordi teenuste eraldiseisev turg. Komisjon märkis 72. põhjenduses, et nii kolme konkreetse kokkuleppe kui ka üldise turu jagamise kokkuleppe eesmärk oli selgelt konkurentsiga vastuolus ja et nende mõjuks oli samuti konkurentsitingimuste oluline piiramine, täpsustades siiski, et mõju ei olnud igal pool sama, kuna konkreetset kokkuleppet kahjustasid tegelikku konkurentsi, samas kui üldine kokkuleppe piiras kartellikokkuleppe osaliste võimalikku konkurentsi, sest kumbki pool kohustus mitte teenindama liine, mille lähtepunktiks olev lennujaam oli teisele poolele reserveeritud. Ta lisas sellega seoses, et see piirang kehtestati kontekstis, kus

SAS oli peamine transportija siht- ja lähtepunktiga Taani ning Maersk Air tema peamine Taani konkurent ning kus peamine lennuliiklus lähte- ja sihtpunktiga Taani toimus lähte- või sihtpunktiga ühes kahest kokkuleppes märgitud lennujaamast ja kus Kopenhaagen oli üks kolmest SAS-i kodulennuväljast, samas kui Maersk Air teenindas liine, mille lähte- või sihtpunktiks olid Kopenhaagen ja Billund.

- 120 On vastuvaidlematu, et need asjaolud on piisavad sedastamaks, et üldisel kokkuleppel oli mõju turule. Esiteks tunnistas hageja, et pooled sõlmisid selle kokkuleppe ja isegi et neil oli kavatsus see ellu viia, ja teiseks viisid pooled tegelikult ellu ja järgisid seda üldist turgude jagamise kokkulepet või vähemalt ei vaieldud hageja vastu, et pooled kohustusid kooskõlas selle kokkuleppega hoiduma liinide teenindamisest, mis vastavalt teisele poolele olid reserveeritud. Komisjon märkis sellega seoses vaidlustatud otsuse 42. põhjenduses, et alates kokkuleppe jõustumisest loobus SAS Billundi liinist ning Maersk Air oli ainus ettevõtja, kes alustas uute liinide teenindamist lähtepunktiga Billundist. Vaidlustatud otsuse 23. põhjenduses märgitud asjaolu, et komisjon leidis ilmseid tõendeid turgude jagamise kokkuleppe kohta Kopenhaageni-Genfi liinil, tuvastamata siiski konkreetset rikkumist, sest määrus kehtib üksnes õhutranspordi kohta EMP lennujaamade vahel, üksnes tõendab, et kokkulepete tagajärjed ei olnud piiritletud hageja märgitud kolme liiniga.

- 121 Neis tingimustes ei saa nõustuda hageja väitega, et komisjon tegi kaalutusvea, kuna ta ülehindas rikkumise raskust, kinnitades tõendeid esitamata, et kartellikokkulepe mõjutas peale kolme konkreetse liini veel teisi turgusid, kuigi käesolevas asjas olid asjakohased vaid need kolm liini, kuivõrd sellega seataks kahtluse alla terve üldise turgude jagamise kokkuleppe olemasolu.

- 122 Kuna suuniste kohaselt peab komisjon rikkumise raskuse hindamisel selle tegelikku mõju turule arvesse võtma üksnes siis, kui seda saab mõõta, ja kuna üldise kokkuleppe eesmärgiks oli kaotada võimalik konkurents, mille tegelikku mõju on oletuslikult väga raske mõõta, tuleb sedastada, et komisjon ei pidanud täpselt tõendama kartellikokkuleppe konkreetset mõju turule ja selle suurust määratlema, vaid võis piirduda tõenäoliste hinnangutega.
- 123 Samuti tuleb tagasi lükata hageja argument, nagu ei oleks lisaks turgude jagamise üldisele kokkuleppele tõendeid, et pooled oleksid käitunud erinevalt muudel liinidel peale Kopenhaageni-Stockholmi, Kopenhaageni-Veneetsia ja Billundi-Frankfurdi liini. Komisjon sedastas õigustatult vaidlustatud otsuse 100. põhjenduses:

„[...] Maersk Air'i takistati SAS-iga konkureerimast liinidel, mida SAS lähtekohaga Kopenhaagenist teenindas, ja isegi liinidel, mida SAS ei teenindanud, ent võis soovida teenindada. Kas Maersk Air oleks alustanud tegevust mõnel sellisel liinil või mitte, kui teda poleks sidunud SAS-iga sõlmitud kokkulepe, on oletuslik küsimus, mis ei tõusetunud, kuna Maersk Air'il tegelikkuses puudus vabadus otsustada, kas alustada tegevust mõnel Kopenhaagenist lähtuval liinil. Sama põhjendus kehtib ka SAS-i suhtes seoses vabaduse puudumisega alustada Billundist lähtuval liinil tegevust.”

- 124 Samuti ei ole asjakohane hageja argument, et kartellikokkulepe võimaldas Maersk Air'il alustada tegevust Kopenhaageni-Kairo ja Kopenhaageni-Ateena liinil, kuna komisjon märkis õigustatult vaidlustatud otsuse 99. põhjenduses:

„[...] puuduvad tõendid, et koostöö SAS-iga oli selleks vajalik. Maersk Air oleks võinud otsustada hakata neid liine teenindama iseseisvalt või koostöös mõne teise



lennundusettevõtjaga kui SAS. Isegi kui eeldada poolte kasuks, et nendel liinidel on võimalik alustada teenindamist üksnes seetõttu, et Maersk Air tegi koostööd SAS-iga, siis ei suuda nendel liinidel reisivatele reisijatele antud soodustused heastada konkurentsi kaotamist teistel turgudel”.

125 Tuleb ka sedastada, et Maersk Air'i ja British Airways'i vahelise Kopenhaageni-Birminghami liini koodide jagamise kokkuleppe jätkamisel põhinev argument ei kinnita sugugi hageja seisukohta, nagu oleks turu jagamise kokkuleppel olnud mõju üksnes nendele kolmele konkreetsele turule. Nagu vaidlustatud otsuse 19. põhjenduses on märgitud, tuleneb kontrolli käigus saadud dokumentidest, et otsustati mitte loobuda kohe kõikidest Maersk Air'i koodide jagamise kokkulepetest ja säilitada osa neist eesmärgiga mitte liialt tähelepanu tõmmata ja vältida „probleeme komisjoniga”. Hageja enda tunnistuste kohaselt olid Maersk Air ja SAS proovinud esiteks selle liini teenindamise osas kokkuleppele jõuda ja üksnes alates 29. oktoobrist 2000, st pärast komisjoni 15. ja 16. juuni 2000. aasta kontrolli otsustasid kartellikokkuleppe osalised konkureerida.

126 Tõendamaks, et üldisel turu jagamise kokkuleppel ei olnud mõju turule, viitab hageja lõpuks äriühingu Lexecon tehtud uurimusele, mis tema sõnul tõendavat, et kokkuleppe tegelik mõju liinide, mille lähtepunktiks on Taani, hindadele oli minimaalne. Lisaks sellele, et see hageja tellitud uurimus esitati üksnes repliigi faasis ja ilma, et hageja oleks põhjendanud selle tõendi nii hilist esitamist, nagu seda nõutakse Esimese Astme Kohtu kodukorra artikli 48 lõikes 1, piisab meenutamisest, et tuvastatud rikkumine seisneb turgude jagamises ega puuduta otseselt kartellikokkuleppe osaliste piletihindasid ja et osalejad võtsid omaks selle turgude jagamisega kooskõlas oleva käitumise.

127 Tuleb ka rõhutada, et uurimus käsitleb üksnes kokkuleppe mõju SAS-i hindadele, samas kui mitte-konkureerimise säte oli vastastikune ja lepiti kokku ka selles, et SAS

ei hakka teenindama neid liine, mida Maersk Air teenindas ja mille siht- või lähtepunktiks oli Billund. On selge, et ilma selle kokkuleppeta oleks SAS võinud Maersk Air'i suhtes arvestatavalt piirata konkurentsi. Ei uurimus ega ka hageja esitatu ei tõenda, et kokkuleppel puudub selles osas mõju.

128 Tuleb märkida veel, et kuigi uurimusega sooviti tõendada, et SAS-i hinnad turgude jagamise kokkuleppest mõjutatud Taanist lähtuvatel liinidel jäid samaks võrreldes SAS-i hindadega sellest kokkuleppest puudutamata Rootsist ja Norrast lähtuvatel liinidel, võrdleb see siiski üksnes 105 SAS-i teenindatavast liinist valitud 20 liini hindu ja ei tõenda, et konkurentsitingimused mõjutatud turgudel ja mõjutamata turgudel olid võrreldavad. Lisaks tõendatakse uurimuses, et hinnad kujunesid välja erinevalt kahes piirkonnas — võrreldes Rootsist ja Norrast lähtuvate liinide hindadega 1996. aastast 1999. aastani tõusid Taanist lähtuvate liinide hinnad, et seejärel väheneda kuni 2000. aastani.

129 Eelnevast tulenevalt tuleb tagasi lükata hageja etteheited, milles ta soovib tõendada, et komisjon oli ekslikult hinnanud rikkumiste mõju turule.

130 Igal juhul tuleb meenutada, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ei pea komisjon tõendama kokkuleppe konkreetseid mõjusid, kui sellisel kokkuleppel on ilmselgelt konkurentsivastane eesmärk. Nii rõhutas Esimese Astme Kohus eespool punktis 83 viidatud kohtuotsuses Michelin v. komisjon (punktid 258 ja 259) vastusena hageja väitele, nagu oleks lähtesumma pidanud olema arvestatavalt väiksem rikkumise tegelike mõjude tõttu, et komisjon ei olnud oma otsuses hinnanud kuritarvitava tegevuse konkreetseid tagajärgi ja et tal ei olnud isegi kohustust sellist hinnangut anda ja et kuigi komisjon oli esitanud mõningaid spekulatsioone kuritarvitava tegevuse tagajärgede osas, siis oli rikkumise raskusaste olnud tõestatud viitega kuritarvitava tegevuse laadile ja eesmärgile. Esimese Astme

Kohus meenutas seejärel, et teatava tegevuse eesmärki puudutavad tõendid võivad trahvisumma kindlaksmääramisel olla olulisemad kui selle tagajärgi puudutavad tõendid. Eespool punktis 83 viidatud kohtuotsuses Thyssen Stahl v. komisjon leidis Esimese Astme Kohus punktides 635 ja 636:

„[...] [ESTÜ] artikli 65 lõike 1 rikkumise tuvastamiseks ei ole vaja tõendada, et asjaomasel tegevusel on konkurentsivastane tagajärg. Sama põhjendus kehtib ka [ESTÜ] artikli 65 lõike 5 alusel trahvi määramisel. Sellest tuleneb, et kokkuleppe või kooskõlastatud tegevuse võimalik mõju normaalsetele konkurentsitingimustele ei ole määravaks kriteeriumiks trahvisumma vastavuse hindamisel. Nagu komisjon on juba õigustatult märkinud, võib tagajärgedest rohkem tähtsust olla tahtluse ning käitumise eesmärgiga seonduvatel asjaoludel [...], eriti kui need puudutavad oma laadilt raskeid rikkumisi nagu hindade kindlaksmääramine ja turgude jagamine”.

- 131 Käesolevas asjas ei saa vastu vaielda sellele, et kuna süüks arvatud kokkulepetega nähti ette turu jagamine, siis oli neil selgelt konkurentsivastane eesmärk.

### Võrdlus Kreeka praamide asjaga

- 132 Võrdlusele Kreeka praamide asjaga, milles komisjon luges rikkumise „raskeks”, mitte aga „väga raskeks”, tugineva argumendi osas tuleb esiteks meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei kujuta komisjoni enda varasem otsuste tegemise praktika endast õiguslikku raamistikku trahvidele konkurentsivaldkonnas, kuna see määratletakse määruses nr 17 või vastava valdkonna määrustes, nagu käesolevas asjas määruses nr 3975/87, ning suunistes (eespool punktis 75 viidatud kohtuotsus LR AF 1998 v. komisjon, punktid 234 ja 337 ja eespool punktis 83 viidatud kohtuotsus Michelin v. komisjon, punkt 254). Asjaolu, et komisjon on varem leidnud, et teatavat tüüpi rikkumisi saab lugeda „rasketeks”, ei saa temalt

võtta võimalust hilisemate juhtumite korral neid „väga rasketeks” lugeda, kui see osutub ühenduse konkurentsipoliitika rakendamise tagamiseks vajalikuks (eespool punktis 32 viidatud kohtuotsus Musique Diffusion Française jt v. komisjon, punktid 105–108 ja Lysine kohtuotsus, punkt 56).

133 Sellest tuleneb, et võrdlus Kreeka praamide asjaga, milles komisjon luges rikkumise „raskeks”, ei saa tõendada, et komisjon ei võinud käesolevat rikkumist lugeda „väga raskeks”.

134 Seejärel tuleb sedastada, et mingil juhul ei saa kahe erineva asja võrdlus tõendada, et käesolevaid rikkumisi oleks tulnud lugeda „rasketeks”.

135 Lisaks sellele, et Kreeka praamide asi puudutas hinnakokkulepet kolmel laevaliinil Patras’e (Kreeka) ning kolme Itaalia sadama vahel, mitte aga konkreetseid kokkuleppeid teatavate liinide kohta ning üldist kokkulepet turgude jagamise kohta nagu käesolevas asjas, tuleb samuti märkida, nagu komisjon õigustatult seda vaidlustatud otsuse 98. põhjenduses tegi, et Kreeka praamide asjas tuvastatud hinnakokkuleppes väljendunud rikkumised olid piiritletunud kui käesolevas asjas.

136 Esiteks ei olnud tolles asjas kartellikokkuleppe osalejad kõiki ebaseaduslikke kokkuleppeid täitnud ja pooled tegutsesid hinnakonkurents, pakkudes allahindlusi.

137 Teiseks olid Kreeka ametiasutused julgustanud transpordiettevõtjaid rikkumise käigus piirama kokkulepitud hindade tõstmist inflatsioonimääraga, nii et hinnad püsisid ühendusesisese meretranspordi alal ühenduse kõige odavamate seas. Hageja ei ole aga kuskil tõendanud, et olukord on sama ka käesolevas asjas.

138 Kolmandaks, kuigi reisijate arv oli Kreeka praamide asjas kolmel liinil (Ancona-Patras, Bari-Patras ja Brindisi-Patras), mille osas tuvastati rikkumised, võrreldav Kopenhaageni-Stockholmi, Kopenhaageni-Veneetsia ja Billundi-Frankfurdi liini reisijate arvuga, tuleb siiski meenutada, et käesolevas asjas mõjutab SAS-i ja Maersk Air'i turgude jagamise kokkulepe ka paljusid teisi liine. Leppides kokku, et Maersk Air ei konkureeri SAS-iga liinidel, mille siht- ja/või lähtepunktiks on Kopenhaagen, ja et SAS ei konkureeri Maersk Air'iga liinidel, mille siht- ja/või lähtepunktiks on Billund, piirasid SAS-i ja Maersk Air'i vahel sõlmitud horisontaalsed turgude jagamise kokkulepped konkurentsi suurel hulgal liinidel, mille siht- ja/või lähtepunktiks on Taani, sh liinidel Taani ja teiste liikmesriikide, Taani ja teiste EMP riikide ning lõpuks Taani ja ülejäänud maailma vahel. Kuna SAS ja Maersk Air on Taanis kaks peamist lennundusettevõtjat ja et Kopenhaagen ja Billund on selle riigi kaks kõige suuremat lennujaama, olid selle jagamise tagajärjed tunda terves EMP-s ja kaugemalgi, erinevalt olukorrast Kreeka praamide asjas.

139 Tuleb veel täpsustada, et Kreeka praamide asjas leidis komisjon, et hinnakokkulepe kujutas oma laadilt väga rasket rikkumist ja et üksnes eripäraste asjaolude ajal luges ta rikkumise „raskeks”. Nagu ilmneb Kreeka praamide otsuse 148. põhjendusest, kergendas komisjon rikkumise raskusastet kolme teguri alusel, mida käesolevas asjas ei esine. Hageja ei vaidle vastu, et käesolevas asjas puuduvad kaks esimest tegurit (pooled tegutsesid hinnakonkurentsis kokkuleppele vaatamata ja Kreeka ametiasu-

tuste survele olid hinnad ühenduse kõige madalamate hulgas). Hageja viitab aga ekslikult kolmandale tegurile, kuna nagu juba eespool märgiti, on käesolevas asjas rikkumine geograafiliselt tunduvalt laiaulatuslikum kui Kreeka praamide asjas.

#### Järeldus rikkumiste määratlemise kohta

140 Eelnevast tuleneb, et Kreeka praamide asi mitte üksnes ei ole mingiks kehtivaks aluseks asjaomaste rikkumiste ümbermääratlemiseks, vaid vastupidi kinnitab käesoleva rikkumise määratlemist „väga raskeks”, kuna esiteks ei esine erilisi asjaolusid, mis võimaldaksid Kreeka praamide asjas rikkumise raskusastet kergendada, ja teiseks on käesolevad rikkumised geograafiliselt ilmselgelt laiaulatuslikumad.

141 Neis tingimustes leidis komisjon õigustatult lähtuvalt rikkumise laadist, asjaomase geograafilise turu suuruselt ja selle tegelikust mõjust turule, et SAS ja Maersk Air panid toime väga raske rikkumise.

142 Ükski hageja teistest argumentidest ei suuda seda analüüsi kahtluse alla seada.

143 Mis puudutab esiteks argumenti, et kuna komisjon määras Maersk Air'i trahvisumma lähtepunktiks 14 miljonit eurot, siis tuleb rikkumine lugeda raskeks, mitte aga „väga raskeks”, sest suunistes on „väga raskete” rikkumiste korral minimaalseks trahvisummaks 20 miljonit eurot, siis piisab märkimisest, et rikkumise

raskusaste määrab ära trahvi summa, mitte aga vastupidi. Nagu eespool on sedastatud, leidis komisjon õigustatult vaidlustatud otsuse 102. põhjenduses, et SAS-i ja Maersk Air'i vahel sõlmitud turgude jagamise kokkulepe on väga raske rikkumine.

144 Mis puudutab argumenti, et hageja ei saanud rikkumistest ebaseaduslikult tulu ja komisjon ei saanud seega kohaldada sätet, mille alusel „[p]õhisummat võib suurendada vajaduse tõttu suurendada trahvi, et see ületaks rikkumisest vääralt saadud tulu”, siis tuleb kõigepealt märkida, et see etteheide lähtub nii suuniste kui ka vaidlustatud otsuse ekslikust tõlgendamisest. Suunistes nähakse mitte rikkumise raskusastme hindamise, vaid raskendavate asjaolude all punkti 2 viiendas taandes ette võimalus trahvi suurendada, et see ületaks rikkumisest ebaseaduslikult saadud tulu. Nagu vaidlustatud otsuse 116. põhjenduses otse märgiti, leidis komisjon, et käesolevas asjas ei ole raskendavaid asjaolusid, ja seega ei suurendatud hagejale määratud trahvi, lähtudes ebaseaduslikult saadud tulust. See etteheide tuleb seega tagasi lükata.

145 Lisaks kavatseb aga Esimese Astme Kohus siiski uurida seda argumenti mitte kui tõendit, et rikkumist ei oleks pidanud määratlema „väga raskeks”, vaid kui iseseisvat väidet selle kohta, et hageja trahv määrati ülemäära kõrge, sest lähtuti ekslikust eeldusest, et Maersk Air'i loobumine Kopenhaageni-Stockholmi liinist tõi SAS-ile kaasa täiendava iga-aastase tulu summas [...] Taani krooni.

146 Sellega seoses tuleb meenutada, et kohtupraktika kohaselt (eespool punktis 75 viidatud kohtuotsus CMA CGM jt v. komisjon, punkt 340 ja eespool punktis 64 viidatud kohtuotsus Deutsche Bahn v. komisjon, punkt 217) ei ole asjaolu, et ettevõtja ei saanud rikkumisest mingit tulu, takistuseks sellele, et talle määrataks trahv, sest vastasel juhul kaotaks trahv oma hoiatava laadi (Euroopa Kohtu 17. juuli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-219/95 P: Ferriere Nord v. komisjon, EKL 1997, lk I-4411, punktid 46 ja 47). Sellest tuleneb, et komisjonil ei ole kohustust

trahvisumma kindlaksmääramisel tõendada, et rikkumine tõi puudutatud ettevõtjatele ebaseaduslikku tulu, ega vajaduse korral arvestada, et asjaomasest rikkumisest ei tekkinud kasu (Esimese Astme Kohtu 15. märtsi 2000. aasta otsus liidetud kohtuasjades T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95: Cimenteries CBR jt v. komisjon, EKL 2000, lk II-491, edaspidi „Tsemendi kohtuotsus”, punkt 4881).

- 147 Suuniste üldisi märkusi sisaldava punkti 5 alapunkti b kohaselt „[s]õltuvalt asjaoludest tuleks pärast [...] arvutuste tegemist arvesse võtta selliseid objektiivseid tegureid nagu näiteks majanduskeskkonna eripära, rikkujate saadud majanduslik või rahaline kasu [...] ning trahvisummasid tuleks vastavalt kohandada”. On juba otsustatud, et sellised juhised ei tähenda siiski, et komisjon oleks endale seadnud kohustuse igas olukorras trahvisumma kindlaksmääramiseks tõendada tuvastatud rikkumisega seotud rahalist kasu. Need juhised väljendavad üksnes tema tahet võtta seda asjaolu rohkem arvesse ja kasutada seda kui trahvisummade arvutamise alust, niivõrd kui seda on võimalik kasvõi umbkaudselt hinnata (Tsemendi kohtuotsus, punkt 4885).
- 148 Seega tuleb kõigepealt uurida, kas vaidlustatud otsus võttis tegelikult arvesse kartellikokkuleppe osaliste poolt rikkumistest saadud kasu, et kindlaks määrata rikkumise raskusastet.
- 149 Sellega seoses tuleb meenutada, et komisjon märkis pealkirja „Rikkumise tegelik mõju” all, mis asub rikkumise raskusastet puudutavas jaos, 92. ja 93. põhjenduses, et „[r]ikkumise kõige nähtavamad tagajärjed olid järgmised: Maersk Air loobus Kopenhaageni-Stockholmi liinist [...] SAS loobus Kopenhaageni-Veneetsia ja [...] Billundi-Frankfurdi liinist [...] Kopenhaageni-Stockholmi liinil suurenes SAS-i turuosa [...]%-lt [...]%-le [...]”. Nende mõjude osas puudub vaidlus ja nad tõendavad juba, et SAS sai rikkumisest vaieldamatut kasu oma turuosa suurendades. Komisjon jätkab, märkides vaidlustatud otsuse 94. põhjenduses, et „[l]äbirääkimiste ajal leidsid pooled teadaoleva reisijate arvu ning võimaliku 100 [...] Taani krooni suuruse



hinnatõusu alusel, et Maersk Air'i kõrvalehoidmine Stockholmi ja Oslo liinist toob SAS-ile kaasa iga-aastase tulu kasvu ligi [...] Taani krooni ([...] eurot)", ja 95. põhjenduses, et „[k]una SAS-i ja Maersk Air'i vahel sõlmitud turgude jagamise üldine kokkulepe mõjutab mitut liini, mille siht- ja lähtepunktiks on Taani, siis leiab komisjon, et rikkumisest saadud kasu on selles hinnangus esitatust tunduvalt kõrgem". Sellest tulenevalt võib sedastada, et komisjon võttis teatavas osas arvesse kartellikokkuleppe osaliste poolt rikkumisest saadud kasu, arvestades, et seda asjaolu ei saa lugeda trahvi kindlaksmääramise lähtepunktiks, vaid kõige enam teguriks, mida võeti arvesse rikkumise raskusastme kindlaksmääramisel ja mis seega mängis teatavat rolli trahvi arvutamisel.

150 Hageja vaidleb vastu sellele, et tema iga-aastane tulu kasvas rikkumise tõttu [...] Taani krooni võrra.

151 Esiteks tuleb sellega seoses märkida, et vaidlustatud otsuse 94. põhjenduses mainitakse üksnes, et „läbirääkimiste ajal leidsid pooled [...]". Seega ei ole tegu komisjoni, vaid hoopis poolte endi kokkulepete läbirääkimiste ajal antud hinnanguga.

152 Teiseks, nagu ilmneb vaidlustatud otsuse 53. põhjendusest, esineb see hinnang projekti eest vastutava grupi (SAS/Maersk Air) 25. augusti 1998. aasta kohtumise protokollis. Vastupidi hageja väitele ei ole seega tegu „Maersk [Air'i] esindaja juhusliku märkusega", vaid protokolliga kohtumisest, kus SAS osales.

- 153 Kolmandaks, kuigi hageja kinnitab, et see hinnang esines Maersk Air'i koostatud dokumendis ja et SAS ei olnud sellega kordagi nõustunud, tuleneb siiski Esimese Astme Kohtu kirjalikele küsimustele antud vastustest, et see dokument oli lisatud vastuväiteteatisele ja et pooled olid vastuväiteteatises kirjeldatud asjaolude ja rikkumistega nõustunud.
- 154 Neljandaks väidab hageja, et neid andmeid lükkab ümber asjaolu, et hinnad Kopenhaageni-Stockholmi liinil ei kujunenud välja erinevalt võrreldavate liinide hindadest, mida kartellikokkulepe ei mõjutanud. See väide on juba kummutatud rikkumiste tegelikku mõju puudutavate märkustega, kuna eriti Kopenhaageni-Oslo ning Stockholmi-Oslo liini ei saa lugeda rikkumisest puutumata liinideks, arvestades esiteks üldist turgude jagamise kokkulepet ja teiseks asjaolu, et vaidlustatud otsuse 53. põhjenduses viidatud 25. augusti 1998. aasta kohtumise protokollil kohaselt kohustus Maersk Air hoiduma Oslo liinil tegutsemisest.
- 155 Viiendaks väidab hageja oma repliigis, et hinnangut suurusega [...] Taani krooni tuleb vähendada [...] Taani kroonini, kuna turgude jagamine ei olnud kunagi kehtinud Kopenhaageni-Oslo liini kohta. Nagu komisjon õigustatult rõhutab, ei saa selle argumentatsiooniga nõustuda, kuna sellega seatakse kahtluse alla nii turgude jagamise üldise kokkuleppe olemasolu kui ka ulatus ja kuna hageja ei väielnud vastu ei asjaoludele ega rikkumisele endale. Hageja ei ole piisavalt tõendanud, et turu jagamine selle liini kohta ei kehtinud.
- 156 Kuuendaks tuleb see väide igal juhul tagasi lükata, kuna hageja üksnes vaidleb vastu rikkumisest saadud kasule, esitamata selle kohta vähimatki tõendit. Vastupidi, nagu eespool märgiti, väitis komisjon, ilma et hageja oleks sellele vastu väielnud, et poolte ennustused osutusid õigeteks, kuna 1998. aastal 27 miljoni Taani krooni suurusest kahjumist jõudis SAS 36 miljoni Taani krooni suurusesse kasumisse järgmisel aastal ning 156 miljoni Taani krooni suurusesse kasumisse 2000. aastal.

- 157 Kõige eelneva põhjal tuleb tagasi lükata väide, mille kohaselt oleks rikkumised tulnud lugeda „rasketeks”, mitte aga „väga rasketeks”.

### Käibe arvestamine

- 158 Esimese väite raames heidab hageja samuti ette, et komisjon arvutas trahvi käibe põhjal, kuigi suunised sellele kordagi ei viita, ja et ta tegi vea, kuna ta võrdles tervet SAS grupi konsolideeritud käivet Maersk Air'i käibega, arvestamata asjaolu, et Maersk Air on osa A. P. Møller grupist.
- 159 Tuleb sedastada, et see etteheide ei ole rikkumiste raskusastet puudutava esimese väite raames asjakohane. Ent Esimese Astme Kohus uurib seda siiski kui iseseisvat väidet.
- 160 Esiteks tuleb meenutada, et suunistega kehtestati trahvide arvutamiseks uus lähenemine. Kui varem lähtus komisjoni trahvisumma arvutamise praktika asjaomaste ettevõtjate käibest, siis põhinevad suunised enam põhisumma põhimõtetel ning sellest ajast alates määratakse lähtesumma kindlaks absoluutsummana, sõltuvalt rikkumise olemuslikust raskusastmest, suurendades seda kestusest lähtuvalt ja lõpuks kohandades raskendavate või kergendavate asjaolude põhjal. Kohtupraktika on otseselt seda meetodit kinnitanud (vt eelkõige Grafiidielektroodide kohtuotsus, punktid 189–193). Suunistes sätestatud meetod arvestab käibega üksnes kui teisejärgulise teguriga, et suunistes erineva kategooria rikkumistele („kerged”, „rasked” ja „väga rasked”) sätestatud summade vahel trahvi kohandada.

161 Vastupidi hageja väitele ei kasutanud komisjon arvutamise meetodit, mis põhines asjaomasel käibel, vaid lähtus rikkumise määratlemisest, käesolevas asjas „väga raskeks”, nagu ilmneb vaidlustatud otsuse 87.–103. põhjendusest, ja võttis seejärel kooskõlas suunistega vaidlustatud otsuse 104.–106. põhjenduses arvesse kummagi ettevõtja õigusvastase käitumise tegelikku mõju, pidades silmas nende kahe ettevõtja suuruse märgatavat erinevust.

162 Sedastades otse, et pooled panid toime sama tüüpi rikkumise ja et vaatamata kokkuleppe sisemisele tasakaalule (põhimõtteliselt anti kahele ettevõtjale sama tähtsusega soodustused), võttis komisjon arvesse vaidlustatud otsuse 104. põhjenduse kohaselt järgmisi tegureid:

„— SAS on Skandinaavia peamine lennundusettevõtja, Maersk Air on aga tunduvalt väiksem. SAS-i käive 2000. aastal oli 4,917 miljardit eurot, Maersk Air'il 458,6 miljonit eurot (ehk 10,7 korda väiksem). SAS-i 757,6 miljoni euro suurune käive Taaniga seoses on endiselt 1,65 korda suurem kui Maersk Air'i oma,

— kokkulepe tugevdas SAS-i turuvõimsust: esiteks liitis ta oma võrku need liinid, millele pooled jagasid koode, (SAS jagas Maersk Air'i liinidele oma koodid, ent Maersk Air ei jaganud oma koode SAS-i liinidele); teiseks said reisijad kasutada SAS-i püsikliendiprogrammi Maersk Air'i liinidel nii punktide teenimiseks kui ka nende piletitele kulutamiseks.”

163 Seetõttu leidis komisjon vaidlustatud otsuse 105. põhjenduses, et „SAS-i rikkumised on kaalukamad kui Maersk Air'i rikkumised”, ent see ei tähenda „siiski, et kahe ettevõtja trahvide suhe peaks täpselt nende käivetele vastama”. Arvestades kartellikokkuleppe osaliste erinevat suurust ja vajadust määrata trahvid piisavalt hoiataval tasemel, kinnitas komisjon vaidlustatud otsuse 106. põhjenduses trahvide määramise lähtepunktiks SAS-ile 35 miljonit eurot ja Maersk Air'ile 14 miljonit eurot.

164 Vaidlustatud otsuse nendest lõikudest ilmneb, et vastupidi hageja väidetele ei arvutanud komisjon trahvi kogukäibest lähtuvalt ega ka asjaomasel, st Taaniga seotud turul saadud käibest lähtuvalt, vaid võttis arvesse kahte tüüpi käivet, et teatavas ulatuses kohandada kummalegi sama tüüpi rikkumise toime pannud kartellikokkuleppe osalisele määratud trahvi lähtesummat.

165 Sellega seoses tuleb meenutada, et kohtupraktikast lähtuvalt on komisjonil trahvide kindlaksmääramisel lai kaalutusõigus ja et ta võib sõltuvalt juhtumile omastest asjaoludest kasutada eelkõige ühte või teist tüüpi käivet. Olles meenutanud, et ainus määruse nr 17 artikli 15 lõikes 2 sisalduv viide käibele käsitleb ülempiiri, mida trahvisumma ei või ületada, ja et sellest ülempiirist võib saada aru nii, et see puudutab kogukäivet (eespool punktis 32 viidatud kohtuotsus *Musique Diffusion française jt v. komisjon*, punkt 119), leidis Esimese Astme Kohus, et „[s]elle ülempiiri ulatuses võib komisjon põhimõtteliselt määrata trahvi lähtuvalt tema valitud käibest, võttes aluseks geograafilise ala ja asjaomased tooted (Tsemendi kohtuotsus, punkt 5023), ilma et tal oleks kohustust kasutada täpselt kogukäivet või seda käivet, mis saadi geograafiliselt turult või asjaomaste toodete turult”, ja et „kuigi suunistes ei ole sätestatud, et trahv tuleb arvutada asjaomase käibe alusel, ei ole suunistega vastuolus see, kui sellist käivet võetakse arvesse, tingimusel et komisjon ei oleks valikul teinud ilmselt kaalutusviga” (*Grafiidielektroodide kohtuotsus*, punkt 195).

- 166 Sellest tuleneb, et trahvisumma kindlaksmääramisel on komisjonil õigus võtta arvesse tema valitud käivet, niivõrd kui see ei näi juhtumi asjaolusid arvestades olevat ebamõistlik. Samuti ei ole komisjonil kohtupraktika kohaselt kohustust trahvisummade kindlaksmääramise ajal tagada olukorras, kus trahvid määratakse mitmele samas rikkumises osalenud ettevõtjale, et trahvide lõplikud summad väljendaksid kõiki ettevõtjate kogukäivete vahelisi erinevusi (eespool punktis 75 viidatud kohtuotsus CMA CGM jt v. komisjon, punkt 385 ja viidatud kohtupraktika).
- 167 Kuna hageja ei tõendanud, et komisjon oleks toime pannud ilmse kaalutusvea, ega näidanud, miks komisjoni tehtud valik on ebamõistlik, tuleb tema etteheide tagasi lükata.
- 168 Lisaks tuleb märkida, et trahvide lähtesummaks määrati SAS-ile 35 miljonit eurot ja Maersk Air'ile 14 miljonit eurot, mis vastas 4,62%-le ja 3,05%-le nende Taaniga seotud käibest või siis 0,7%-le ja 3,05%-le nende kogukäibest. Kui võtta arvesse Taaniga seotud käive, siis karistati hagejat pisut rangemalt kui Maersk Air'i (4,62% versus 3,05%), ent kui võtta aluseks kogukäive, siis on hagejat tunduvalt leebemalt karistatud kui Maersk Air'i (0,7% võrreldes 3,05%). Esiteks ilmneb vaidlustatud otsusest, et komisjon tugines pigem mõlemale käibele, nagu ta võib seda teha, ja teiseks, kuna kartellikokkuleppe osalised panid toime sama rikkumise ning said sellest võrdset tulu ja kuna suunised tuginevad põhisumma põhimõttele, mille kohaselt trahv määratakse kindlaks rikkumise raskusastmest ning asjaomaste ettevõtjate käibest sõltuvalt, siis ei näi, et käesoleval juhul kasutatud lähtesumma puhul oleks tehtud ilmne kaalutusviga või rikutud võrdse kohtlemise põhimõtet.

169 Hageja näib vaidlustavat asjaolu, et komisjon võttis pigem arvesse kogukäibe kui Taaniga seotud käibe. Sellega seoses tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon ettevõtja trahvisumma arvutamisel arvesse võtta eelkõige selle ettevõtja suurust ja majanduslikku võimsust (eespool punktis 32 viidatud kohtuotsus *Musique Diffusion française jt v. komisjon*, punkt 120 ja *Esimese Astme Kohtu* 13. detsembri 2001. aasta otsus kohtuasjas T-48/98: *Acerinox v. komisjon*, EKL 2001, lk II-3859, punktid 89 ja 90). Kohtupraktika on seoses kartellikokkuleppe osaliste rahalise võimsuse mõõtmisega tunnustanud kogukäibe asjakohasust (*Euroopa Kohtu* 16. novembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-291/98 P: *Sarrió v. komisjon*, EKL 2000, lk I-9991, punktid 85 ja 86). Kuna komisjon ei tuginenud üksnes kogukäibe, tuleb see argument tagasi lükata.

170 Niivõrd kui hageja oma väites, olgugi ebaselgelt väljendatult, soovib pigem vaidlustada asjaolu, et komisjon ei võtnud arvesse *Maersk Air*'i kuulumist *A. P. Møller* gruppi, piisab märkimisest, nagu komisjon on õigustatult teinud, et esiteks tegutsesid *A. P. Møller* grupi teised liikmed teistes, lennutranspordist tunduvalt erinevates valdkondades nagu meretransport ja energeetika, ja et teiseks võttis komisjon arvesse *Maersk Air*'i kuulumist sellesse gruppi, lükkamaks vaidlustatud otsuse 118. põhjenduses tagasi esitatud kergendav asjaolu, et tegemist on tema esmase rikkumisega. Isegi kui komisjon eksis *Maersk Air*'i kasuks, unustades arvestada tema kuulumist *A. P. Møller* gruppi, siis see asjaolu ei saa olla hagejale määratud trahvi vähendamise põhjuseks, kuna keegi ei saa teise kasuks tehtud õigusrikkumisele tugineda.

171 Eelnevast tulenevalt tuleb hageja esimese väite raames esitatud etteheited ja argumendid tagasi lükata.

*Teine väide, mis puudutab kaalutlusviga rikkumise kestuse hindamisel*

## Poolte argumendid

172 Hageja väidab, et komisjon on ebaõigesti leidnud, et rikkumine kestis ajavahemikul 5. september 1998 kuni 15. veebruar 2001.

173 Rikkumiste alguskuupäevaga seoses väidab hageja, et EÜ artikli 81 tähenduses ei saa kokkuleppeks lugeda 5. septembri 1998. aasta olukorra aruannet, mis puudutas võimalikku SAS-i ja Maersk Air'i liitu, kuigi sellega antakse teada põhimõttelisest kokkuleppesest mitmes küsimuses, mida hiljem täideti. SAS-i ja Maersk Air'i vahel kokku lepitud turu jagamine oli tihedalt seotud 8. oktoobri 1998. aasta koostöökokkuleppega ega omanud iseseisvat tähtsust. Hageja väidab, et 5. septembri 1998. aasta olukorra aruanne ei olnud ei kokkulepe ega ka kooskõlastatud tegevus, kuna selles viidatakse üksnes tulevasele võimalikule tegevusele, mille täitmine eeldas lõpliku kokkuleppe sõlmimist. Seetõttu võisid rikkumised alata kõige varem poolte koostöökokkuleppe sõlmimise kuupäeval 8. oktoobril 1998.

174 Hageja väidab oma repliigis, et rikkumise kestusest sõltumata tuleb komisjonil trahvisumma määramisel kindlaks teha kokkuleppe konkurentsivastase mõju kestus võrreldes rikkumise kestusega. Sõltumata Esimese Astme Kohtu hinnangust kokkuleppe kestusele, ei mõjutanud kokkuleppe konkurentsi enne 8. oktoobrit 1998.



- 175 Rikkumise lõppkuupäeva osas kinnitab hageja, et pärast komisjoni 15. juuni 2000. aasta kohapealset kontrolli lõpetas hageja kohese kogu EÜ artikli 81 lõiget 1 rikkuva käitumise Maersk Air'i suhtes. Sellega seoses väidab ta, et kõik Maersk Air'iga plaanitud kohtumised tühistati või toimusid kontrollitud keskkonnas, kus tema ettevõttesisesed ning -välised õigusnõunikud juhendasid teda küsimuses, millisel määral olid kontaktid Maersk Air'iga lubatavad.
- 176 Igal juhul väljendasid Maersk Air'i 21. augustil 2001 komisjonile ja SAS-ile saadetud kirjad selgelt Maersk Air'i võetud kohustust loobuda igasugusest koostööst hindade kokkuleppimise ning turgude jagamise osas.
- 177 Hageja väidab, et turu jagamises seisnev konkurentsireeglite rikkumine lõpeb lihtsalt poolte vahel kokkulepitud piirangute kaotamisega ning et kartellikokkuleppe osalistel ei ole kohustust võtta aktiivselt meetmeid defitsiitsel turul uuesti kanna kinnitamiseks.
- 178 Kuna Maersk Air loobus ühe külgselt kokkuleppest, ei saa enam EÜ artiklit 81 alates 21. augustist 2000 kohaldada, isegi kui SAS oleks sellel hetkel soovinud jätkata kokkuleppe täitmist.
- 179 Hageja leiab, et komisjon ei saanud keelduda arvestamast Maersk Air'i 21. augusti 2000. aasta ühepoolset deklaratsiooni kui tõendit tema loobumisest, kuna ta ei olnud selleks kuupäevaks veel vastuväiteteatist saatnud. Muu hulgas ei ole loogiline, et komisjon peab tähtsaks SAS-i 15. veebruaril 2001 Maersk Air'ile saadetud kirja, ent ei pea tähtsaks sarnast Maersk Air'i 21. augustil 2000 SAS-ile saadetud kirja. Selline hooletus võrdub komisjoni kohustuse täitmata jätmisega arvestada temale esitatud andmetega.

180 Hageja arvates tegi komisjon, kes suurendas trahvi 25% võrra, seetõttu vea, kuigi ajavahemikku 8. oktoober 1998 kuni 15. juuni 2000 aluseks võttes oleks ta pidanud suurendama trahvi üksnes 17% võrra.

181 Komisjon väidab, et teine väide ei ole põhjendatud.

#### Esimese Astme Kohtu hinnang

182 Hageja vaidlustab komisjoni järeldused seoses rikkumise algus- ja lõppkuupäevaga.

183 Seoses rikkumise alguskuupäevaga tuleb märkida, et komisjon võttis õiguspäraselt aluseks 5. septembri 1998. Vaidlustatud otsuse 50. põhjenduses esitatud 5. septembri 1998. aasta olukorra aruandes on märgitud:

„Kuna koodide jagamist ja Maersk Air'i osalemist Eurobonus liinil CPH-STO peetakse võimatuks vähemalt 1. faasi jooksul (suvi 1999 kuni talv 1999/2000) ja võimalik, et ka pikema aja jooksul, ning arvestades märgatavat [Euroopa Liidu] uurimise ja/või teabetaotluse ohtu seoses Maersk Air'i ja SAS-i koostöoga, kui kõik

suulises põhimõttelises kokkuleppes ette nähtu täidetakse korraga suvel 1999, siis me nõustume põhimõtteliselt muutma mõningaid selle suulise kokkuleppe osasid [...] Seetõttu on hetkel kokkulepe järgmistes küsimustes:

a) Maersk Air lõpetab alates 28. märtsist 1999 liinide CPH-STO ja CPH-GVA teenindamise.”

184 Sellest dokumendist tuleneb selgelt, et 5. septembril 1998 oli poolte vahel sõlmitud juba kokkulepe, kuigi see tuli täita alles hiljem eelkõige just seetõttu, et mitte tekitada komisjonis kahtlusi, ja et kartellikokkuleppe osalised kaotasid oma iseseisvuse alates sellest hetkest.

185 Lisaks tuleb tagasi lükata hageja argument, et turu jagamine oli tihedalt seotud 8. oktoobri 1998. aasta koostöökokkuleppega, kuna hageja ei ole selle kohta ühtegi tõendit esitanud.

186 Samuti on ilmselgelt põhjendamata argument, et komisjon oleks pidanud lähtuma mitte niivõrd rikkumise enese kestusest, vaid pigem rikkumise mõju kestusest, sest ainuüksi EÜ artikli 81 lõikega 1 vastuolus konkurentsi piirava eesmärgiga kokkuleppe sõlmimine on iseenesest selle sätte rikkumine, sõltumata selle kokkuleppe täitmise tõhususest (Euroopa Kohtu 11. juuli 1989. aasta otsus kohtuasjas 246/86: Belasco jt v. komisjon, EKL 1989, lk 2117, punkt 15).

187 Lõpuks tuleneb vaidlustatud otsuse 108. põhjendusest, et Maersk Air tunnistas oma vastuses vastuväiteteatisele, et rikkumised algasid 5. septembril 1998.

- 188 Sellest tulenevalt tuleb tagasi lükata etteheide, milles viidatakse veale rikkumise alguskuupäeva kindlaksmääramisel.
- 189 Lisaks märgib Esimese Astme Kohus, et rikkumine näib olevat alanud veelgi varem, kuna pooled leppisid 5. septembril 1998 kokku nende vahelise suulise kokkuleppe teatavate osade muutmises. Vaidlustatud otsuse 22. põhjenduses märgitud Maersk Air'i dokumendis 8. jaanuarist 1998 peetakse oluliseks terve 1998. aasta jooksul toimunud läbirääkimisi ja kartellikokkuleppe osaliste ühist põhieesmärki määrata kindlaks liinid, mida kumbki teenindab, ja märgitakse, et SAS nõuab Maersk Air'ilt, et viimane „piiraks liinide, mille lähtepunktiks on Kopehaagen, arendamist kokkulepituga”.
- 190 Hageja väidab seoses rikkumise lõppkuupäevaga esiteks, et komisjon oleks pidanud aluseks võtma kontrollimise kuupäeva 15. juuni 2000, kuna ta lõpetas sellel hetkel igasuguse keelatud tegevuse.
- 191 See argument tuleb tagasi lükata.
- 192 Esiteks ei esita hageja selle kohta ühtegi tõendit, vaid üksnes väidab, et sellest hetkest alates tühistati kõik plaanitud kohtumised Maersk Air'iga või et need toimusid tema õigusnõunike juuresolekul.

- 193 Teiseks ei saa asjaolu, isegi kui see osutub tõeks, et „keelatud kohtumisi” enam ei toimunud, tõendada, et turgude jagamise sõlmitud ja täidetud kokkulepped lõppesid.
- 194 Kolmandaks ei saa hageja õigusnõunike kohalolekut lugeda nende kohtumise täieliku seaduslikkuse tagatiseks. Sellega seoses tuleb märkida, nagu selgub nimelt vaidlustatud otsuse 89. põhjendusest, et kartellikokkuleppe osaliste advokaadid osutasid teadlikult kaasabi keelatud kokkulepete sõlmimisele. Nii märgitakse vastutava grupi 14. augusti 1998. aasta kohtumise protokollis, et „[EÜ] artikli [81] lõiget 1 rikkuvate dokumentide lõigud peavad isegi siis, kui on võimatu jõuda kokkuleppele ja neid paberile panna, eksisteerima kirjalikus vormis ja olema antud hoiule mõlema poole advokaatide büroosesse [...]”. Ühe teise protokollis kohaselt muretses üks SAS-i esindaja „selle üle, et olukorra aruanne ringleb oma praeguses vormis”, ning soovis, „et seda muudetaks ja et selle teatud lõigud kustutataks, nagu advokaadid [olid] soovitanud [...]”.
- 195 Hageja väidab teiseks, et Maersk Air’i 21. augusti 2000. aasta kirjad komisjonile ja SAS-ile väljendavad selgelt Maersk Air’i võetud kohustust loobuda igasugusest koostööst.
- 196 Neid kirju ei saa siiski lugeda kokkuleppeid lõpetavateks ega ka nende lõpetamise tõenditeks.
- 197 Esiteks märgib Maersk Air oma 21. augusti 2000. aasta kirjas komisjonile üksnes, et „[n]agu 10. augusti 2000. aasta kohtumisel mainiti, lõpetas Maersk Air [...] kohe igasuguse koostöö SAS-iga seoses turu jagamise ning hindade kindlaksmääramisega”

ja et „käesolev kiri annab [talle] võimaluse seda Maersk Air'i seisukohta kinnitada [...]”. Nagu komisjon õigustatult vaidlustatud otsuse 112. põhjenduses märkis, ei mõjuta see kiri kuidagi kokkulepete olemasolu ega tõenda sugugi rohkem, et Maersk Air tegelikult ka loobus nendest kokkulepetest SAS-i suhtes.

198 Teiseks kirjutab Maersk Air 21. augusti 2000. aasta kirjas SAS-ile järgmist:

„Hea halduse huvides teavitan Teid käesolevaga, et Maersk Air [...] kinnitas Euroopa Komisjonile, et ta ei tee mingil moel SAS-iga koostööd hindade horisontaalse kokkuleppimise või turu jagamise alal”.

199 See SAS-ile saadetud kiri ei tõenda selgelt ega ühemõtteliselt soovi kokkulepped lõpetada. Nagu komisjon märkis vaidlustatud otsuse 112. põhjenduses, võib seda isegi „tõlgendada kui soovi rahustada SAS-i seoses Maersk Air'i [...] poolt komisjonile tehtud avaldustega”, kuna „[s]ellel ajal ei olnud pooled veel teadlikud sellest, millise seisukoha komisjon vastuväiteteatistes kavatseb võtta”.

200 Seetõttu järeldas komisjon õigesti, et rikkumised sai lugeda lõppenuks kõige varem alles 15. veebruarist 2001, kui hageja ise teatas Maersk Air'ile, et ta ei loe end enam seotuks turu jagamise kokkulepetega. Selle järelduse põhjendatus ilmneb ka SAS-i 4. aprilli 2001. aasta vastusest vastuväiteteatisele, milles ta kirjutab, et „kuna 2. veebruaril 2001 saadud vastuväiteteatistes on väljendatud kogu SAS-i rikkumises

osalemise osa ulatus, siis teavitas äriühingu peadirektor [...] oma Maersk Air'i peadirektorit [15. veebruari 2001. aasta kirjas], et igasugune koostöökokkuleppe kohaldamisalast väljapoole jääv kokkulepe oli — ning oli alati olnud — tühine”.

201 Eelnevast tulenevalt tuleb teine väide ilmselgelt tagasi lükata.

*Kolmas väide, mis puudutab kaalutusviga kergendavate asjaolude hindamisel*

Esimene osa, mis käsitleb SAS-i koostööd komisjoniga

Poolte argumendid

202 Hageja väitel eksis komisjon, kui ta vähendas tema koostöö eest talle määratud trahvisummat 10% võrra, samas aga vähendas Maersk Air'ile määratud trahvi 25% võrra, kuigi hageja sõnul ei olnud poolte tahtes komisjoniga koostööd teha tegelikku erinevust ja kui ka oli, siis oli see erinevus täiesti juhuslik. Ta väidab, et kohapeal toimunud kontrolli käigus oli ta igati koostööd teinud ning olnud komisjoni käsutuses kõikvõimalikele küsimustele vastamiseks. Ta lisab, et erinevalt Maersk

Air'i äriruumides toiminud põhjalikust kontrollist oli SAS-i poolelt asjaga kõige enam seotud isik kohal ning abistas komisjoni aktiivselt, nii et tal ei olnud ühtegi põhjust komisjoni otseselt hiljem tagasi kutsuda.

203 Hageja arvates oli ta komisjonile edastanud kasulikku informatsiooni. Ta leiab, et tema trahvi oleks tulnud rohkem vähendada, pidades silmas järgmisi asjaolusid:

— Alates kontrolli algusest väljendas SAS selgelt oma kavatsust koostööd teha ning andis inspektoritele piiramatut abi;

— vastusena 1. augusti 2000. aasta andmete esitamise taotlusele ning hiljem menetluse käigus esitas SAS „täiendavaid dokumente”, sealhulgas dokumente, mõni neist isegi konfidentsiaalsuskohustusega hõlmatud, mis tõendasid tema süüid ja rikkumiste olemasolu;

— kartellikokkuleppe osalised saatsid ühiselt täiendava teate muutuste kohta, mis olid tehtud pärast esialgset teatist, ning muutuste kohta, mida pooled kavatsesid hiljem kohaldada;

— 27. oktoobril 2000 esitas SAS komisjonile dokumendi tema seisundi kohta, et aidata komisjonil mõista pooltevahelise kartellikokkuleppe teatavaid aspekte;



- pärast vastuväiteteatise saamist üritas SAS-i nõukogu välja uurida, miks ja kuidas rikuti konkurentsinoorme, et vähendada nende uuesti rikkumise riski;
  
- SAS andis Maersk Air'ile 15. veebruari 2001. aasta kirjas selgelt teada, et igasugune koostöökokkuleppe kohaldamisalast väljajääv kokkulepe on ja on alati olnud tühine;
  
- pooled tegid 7. märtsil 2001 pärast komisjoniga toimunud vestlusi rikkumiste kestuse osas ühisavalduse, milles nad kinnitasid, et kõik rikkumised on lõppenud;
  
- SAS kinnitas 23. märtsil 2001 komisjoniga toimunud kohtumisel, et ta ei vaidle vastu faktidele, et ta tunnistab EÜ artikli 81 rikkumist ja et ta loobus õigusest suulisel ärakuulamisel argumente esitada.

204 Hageja arvates ei põhjendanud komisjon piisavalt erinevusi kartellikokkuleppe osalistele määratud trahvisummade vähendamises.

205 Komisjon vaidleb vastu hageja argumentatsiooni põhjendatusele.

## Esimese Astme Kohtu hinnang

206 Esiteks tuleb meenutada, et vastavalt vaidlustatud otsuse 125. põhjendusele luges komisjon sobivaks vähendada Maersk Air'ile määratud trahvi 25% võrra ja SAS-ile määratud trahvi 10% võrra koostööteatise D-jao lõike 2 alusel. Seevastu ei vähendatud poolte trahvi B-jao põhjal (mis võimaldab trahvi vähendada vähemalt 75% võrra), sest kumbki pooltest ei teavitanud komisjoni salajasest kartellikokkuleppes enne viimase 15. juunil 2000 korraldatud kontrolli, ega ka nimetatud teatise C-jao põhjal, mis võimaldab trahvisummat vähendada 50–75% võrra), kuna komisjonil olid juba tõendid, mis võimaldasid tal menetluse algatada. Hageja ei ole vaidlustatud otsuse nendele osadele vastu vaieldnud.

207 Tuleb meenutada, et koostööteatise D-jaos on sätestatud:

„1. Kui ettevõtja teeb koostööd ilma, et oleks täidetud kõik B- ja C-jagudes nimetatud tingimused, vähendatakse trahvisummat, mis talle oleks ilma koostööta määratud, 10–50% võrra.

2. Selline olukord esineb eelkõige, kui

— ettevõtja esitab komisjonile enne vastuväiteteatise saatmist informatsiooni, dokumente või teisi tõendeid, mis aitavad toimunud rikkumise olemasolu kinnitada,

- ettevõtja teatab komisjonile pärast vastuväiteteatise saamist, et ta ei vaidle vastu komisjoni süüdistuste aluseks olevate faktide sisulisele õigsusele.”

208 Komisjon leidis, et ei SAS ega Maersk Air ei väielnud vastuväiteteatises kirjeldatud faktidele vastu ja vähendas seega nende trahvi koostööteatise D-jao lõike 2 põhjal.

209 Seevastu kohaldas komisjon nimetatud teatise D-jao lõike 2 esimest taanet üksnes Maersk Air'i kasuks, sedastades vaidlustatud otsuse 123. põhjenduses järgmist:

„— kohapealse kontrolli lõppedes pakkus Maersk Air komisjoni talitustele korraldada kohtumine [Maersk Air'i esindajaga], kes selleks hetkeks oli Maersk Air'ist juba lahkunud. [Nimetatud Maersk Air'i esindajal] oli olnud võtmeroll Maersk Air'i läbirääkimistel SAS-iga 1998. aastal. See kohtumine toimus Maersk Air'i äriruumides 22. juunil 2000 ja Maersk Air andis komisjoni esindajatele üle „eratoimikud”, mida [Maersk Air'i esindaja] oli oma Kopenhaageni kodus hoidnud. Need toimikud aitasid komisjonil taastada läbirääkimiste kulgu ning kokkuleppe täpset ulatust,

- seevastu SAS-i esitatud andmed üksnes kinnitasid seda, mida komisjon juba teadis. Vastupidi Maersk Air'i esitatud dokumentidele ei olnud SAS „täiendavaid dokumente” kontrolli lõppedes oma algatusel esitanud, vaid üksnes pärast andmete esitamise taotlust.”

- 210 Sellest tuleneb, et hageja trahvisumma vähendamise (10%) erinevus Maersk Air'i trahvisumma vähendamisest (25%) tuleneb täiendavast 15% suurusest trahvisumma vähendamisest, mida komisjon üksnes Maersk Air'i suhtes kohaldas. Kolmanda väite käesolev osa käsitlebki seda täiendava vähendamise puudumist.
- 211 Selle etteheite toetuseks väidab hageja, et kartellikokkuleppe osaliste tahtes koostööd teha ei olnud erinevust ja et ta oli komisjoniga täielikult koostööd teinud.
- 212 Isegi kui see asjaolu leiaks kinnitust, ei oleks see asjakohane. Ainuüksi ettevõtja tahtel koostööd teha ei ole mingit tähtsust. Koostööteatise D-jao lõike 2 esimeses taandes on ette nähtud trahvi vähendamine üksnes ettevõtjale, kes „esitab komisjonile informatsiooni, dokumente või teisi tõendeid, mis aitavad toimunud rikkumise olemasolu kinnitada”, mitte aga ettevõtjale, kellel on üksnes tahe koostööd teha või kes piirdub komisjoniga koostöö tegemisega.
- 213 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on trahvi vähendamine haldusmenetluse käigus toimunud koostöö alusel õigustatud üksnes siis, kui ettevõtja käitumine võimaldas komisjonil kergemini rikkumise olemasolu tuvastada ja vajaduse korral see rikkumine lõpetada (Euroopa Kohtu 16. novembri 2000. aasta otsus kohtuasjas C-297/98 P: SCA Holding v. komisjon, EKL 2000, lk I-10101, punkt 36 ja Lysine kohtuotsus, punkt 300). Ettevõtjate koostöö hindamise raames ei saa komisjon rikkuda võrdse kohtlemise põhimõtet (eespool punktis 83 viidatud kohtuotsus Krupp Thyssen Stainless ja Acciai speciali Terni v. komisjon, punkt 237 ja Lysine kohtuotsus, punkt 308).

214 Vaidlustatud otsuse 123. põhjenduse esimesest taandest ilmneb, et kooskõlas koostööteatisega vähendas komisjon Maersk Air'i trahvi täiendavalt seetõttu, et viimane edastas komisjonile toimikud (edaspidi „eratoimikud”), mis võimaldasid komisjonil taastada läbirääkimiste kulgu ja kokkuleppe täpset ulatust.

215 Hageja argument, nagu oleks tema ja Maersk Air'i vahel tuvastatud erinevus puhtjuhuslik ja omistatav asjaolule, et erinevalt Maersk Air'is toimunud kontrollist viibis SAS-i kontrolli juures tema vastutav isik, mistõttu komisjon ei pidanud hagejat uuesti kontrollima, põhineb vaidlustatud otsuse ekslikul tõlgendamisel. Vastupidi hageja väitele vähendas komisjon Maersk Air'i trahvi täiendavalt mitte seetõttu, et viimane kutsus komisjoni hiljem tagasi, et talle täiendavaid selgitusi anda, vaid seetõttu, et Maersk Air edastas komisjonile toimikud, mis võimaldasid kokkulepete täpset ulatust kindlaks määrata.

216 Seevastu keeldus komisjon hageja trahvi täiendavast vähendamisest kahel põhjusel:

— ühest küljest kinnitasid hageja esitatud andmed seda, mida komisjon juba teadis;

— teisest küljest ei esitanud SAS täiendavaid dokumente omal algatusel, vaid üksnes pärast andmete esitamise taotlust.

- 217 Tuleb sedastada, et hageja ei ole esitanud ühtegi konkreetset tõendit, et vaidlustada kahte põhjust, miks keelduti täiendavast trahvisumma vähendamisest.
- 218 Esiteks ei väielnud ta vastu sellele, et ta esitas need dokumendid alles pärast andmete esitamise taotlust. Tuleb meenutada, et kohtupraktika kohaselt ei õigusta trahvisumma vähendamist selline koostöö, mis tuleneb üksnes määruse nr 17 artikli 11 lõigete 4 ja 5 või analoogsete konkreetse ainevaldkonna määruste sätete alusel ettevõtjatele pandud kohustustest (Esimese Astme Kohtu 14. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas T-317/94: Weig v. komisjon, EKL 1998, lk II-1235, punkt 283 ja eespool punktis 75 viidatud kohtuotsus CMA CGM jt v. komisjon, punkt 303).
- 219 Teiseks ei toonud hageja välja ühtegi dokumenti, mille ta oli komisjonile esitanud ja mis oli viimasel võimaldanud kinnitada rikkumise olemasolu, ega ka ühtegi dokumenti, mis oleks olnud vaidlustatud otsuse aluseks või mida seal lihtsalt oleks kasutatud.
- 220 Samuti ei võimalda ükski hageja viidatud meetmetest õigustada trahvi vähendamist koostöö alusel ega isegi üldisemalt kergendavate asjaolude tõttu.
- 221 Sellest lähtuvalt tuleb kolmanda väite esimene osa tagasi lükata.

## Teine osa, mis käsitleb SAS-i tegevust pärast vaidlustatud otsuse tegemist

## Poolte argumendid

- 222 Hageja väitel on ühenduse kohtunikul võimalus oma täieliku pädevuse raames võtta arvesse ka komisjoni otsusele järgnevaid asjaolusid, eelkõige süüdi mõistetud poole käitumist pärast süüdimõistva otsuse tegemist (Euroopa Kohtu 6. märtsi 1974. aasta otsus liidetud kohtuasjades 6/73 ja 7/73: Istituto Chemioterapico Italiano ja Commercial Solvents *v.* komisjon, EKL 1974, lk 223 ja Esimese Astme Kohtu 14. juuli 1995. aasta otsus kohtuasjas T-275/94: CB *v.* komisjon, EKL 1995, lk II-2169, punkt 64). Tema arvates õigustavad tema vaidlustatud otsuse järgsed teod, mis viisid SAS-i esimese asepresidendi tagandamiseni ning terve nõukogu tagasiastumiseni, talle määratud trahvisumma olulisemat vähendamist. Lisaks sai vastavusse viimise tegevuskava rakendamist lugeda kergendavaks asjaoluks (Esimese Astme Kohtu 14. juuli 1994. aasta otsus kohtuasjas T-77/92: Parker Pen *v.* komisjon, EKL 1994, lk II-549).
- 223 Hageja leiab, et meetmed, mille ta on võtnud pärast vaidlustatud otsuse tegemist, on erakorralised. Terve nõukogu tagasiastumine ja esimese asepresidendi tagandamine on äriühingu jaoks ekstreemsed meetmed ja kujutavad endast tõhusat vahendit hoiatamaks teisi ettevõtjaid konkurentsiniormide rikkumise eest. Lisaks näitab tema organisatsiooni vastavusse viimise tegevuskava rakendamine tema tahet vältida tulevasi ühenduse normide rikkumisi.
- 224 Komisjoni arvates ei õigusta hageja esitatud meetmed kuidagi talle määratud trahvisumma vähendamist ja et viidatud kohtupraktika ei ole käesolevas asjas asjakohane.

## Esimese Astme Kohtu hinnang

225 Esiteks tuleb märkida, et ettevõtja poolt pärast tema kohta tehtud otsust võetud meetmed ei saa mingil juhul mõjutada nimetatud otsuse seaduslikkust, mida tuleb hinnata akti vastuvõtmise kuupäeval olemasolevate faktiliste ja õiguslike asjaolude alusel.

226 Seega saab hageja taotlust hinnata üksnes Esimese Astme Kohtu EÜ asutamislepingu artikli 229 järgse täieliku pädevuse raames.

227 Esiteks tuleb sedastada, et hageja viidatud kahte kohtuotsust ei saa tõlgendada nii, et sellega on lubatav põhimõte, nagu võiks ettevõtjale määratud trahvi vähendada ettevõtja käitumise alusel pärast trahvi määramise otsust. Ühest küljest vähendas Euroopa Kohus eespool punktis 222 viidatud kohtuotsuses Istituto Chemioterapico Italiano ja Commercial Solvents v. komisjon trahvisummat, tuginedes komisjoni süüks arvatavale viivitusele otsuse vastuvõtmisel, sest kui komisjon oleks varem reageerinud, oleks rikkumise kestus olnud lühem ning trahvisumma väiksem, ja et etteheidetud käitumise kahjulikud mõjud olid piiratud, sest hageja viis ellu otsuse ettekirjutused. Teisest küljest piirdus Esimese Astme Kohus eespool punktis 222 viidatud kohtuotsuses CB v. komisjon sellega, et ta meenutas eespool viidatud kohtuotsust Istituto Chemioterapico Italiano ja Commercial Solvents v. komisjon, ent ei vähendanud trahvi käitumise alusel pärast otsuse vastuvõtmist, ning talle ei olnud sellist taotlust esitatudki.

228 Sellest tuleneb, et vastupidi hageja väidetele ei ilmne kohtupraktikast, et trahvi saaks vähendada käitumise alusel trahvi määranud otsuse vastuvõtmise järel. Kui see ka



oleks võimalik, saaks ühenduse kohtunik seda vähendada üksnes väga suure ettevaatusega ja väga eripärasel olukorras eelkõige põhjusel, et selline praktika näiks olevat kutse toime panna rikkumisi, spekulleerides trahvisumma võimaliku vähendamisele selle alusel, et ettevõtja pärast otsuse vastuvõtmist oma käitumist muudab.

229 Ükski hageja esitatud asjaoludest ei näi õigustavat trahvisumma vähendamist.

230 Sellest tuleneb, et hageja esitatud argumendid kolmanda väite teise osa ning järelikult terve kolmanda väite kohta tervikuna tuleb tagasi lükata.

*Komisjoni taotlus hagejale määratud trahvisumma suurendamiseks*

231 Komisjon väidab, et hageja vaidleb oma repliigis vastu teatavatele kaalutlustele, mis puudutavad rikkumise laadi, kuigi tema trahvisummat vähendati 10% võrra seetõttu, et ta ei vaidlustanud vastuväiteteatises esinevate asjaolude sisulist õigsusust, ning palub Esimese Astme Kohtul seda ebaseaduslikku käitumist karistada, suurendades oma täieliku pädevuse alusel trahvi.

232 Sellega seoses tuleb kõigepealt meenutada, et koostööteatise E-jao lõike 4 teises lõigus on sätestatud, et „[kui] ettevõtja, kelle trahvi on vähendatud seetõttu, et ta ei

vaielnud vastu asjaolude sisulisele õigsusele, vaidleb neile asjaoludele esimest korda vastu Esimese Astme Kohtusse esitatud tühistamishagis, palub komisjon põhimõtteliselt Esimese Astme Kohtul suurendada sellele ettevõtjale määratud trahvi summat". Lisaks on määruse artikli 14 kohaselt Esimese Astme Kohtul „asutamislepingu artikli [229] tähenduses täielik pädevus läbi vaadata otsused, millega komisjon on määranud trahvid või karistusmaksed; [ta] võib määratud trahvi või karistusmaksed tühistada, seda vähendada või suurendada". Esimese Astme Kohus võttis Grafiidielektroodide kohtuotsuses (punktid 417 ja 418) koostöö alusel trahvisumma vähendamise piiramisel arvesse asjaolu, et hageja oli Esimese Astme Kohtu ees vastu vaielnud teatavatele asjaoludele, millega ta haldusmenetluse käigus oli nõustunud.

233 Seega tuleb uurida, kas komisjoni väidete kohaselt õigustavad käesoleva juhtumi asjaolud seda, et hageja koostöö alusel tema trahvi 10% võrra vähendamine tühistada.

234 Käesolevas asjas tuleb märkida, et hageja ei vaidle oma hagis otseselt vastu vastuväiteteatises talle ette heidetud asjaoludele, millele tugineb EÜ artikli 81 rikkumise tuvastamine, kuna tema nõuete eesmärgiks ei ole vaidlustatud otsuse tühistamine osas, milles tuvastatakse, et hageja pani toime rikkumise, vaid üksnes talle määratud trahvi summa vähendamine.

235 Siiski väidab komisjon, et hageja vaidleb vastu teatavatele kaalutlustele, mis puudutavad rikkumise ulatust ja laadi, ning leiab, et hageja käitumine on ebaseaduslik, mille eest tuleks temale määratud trahvi suurendada.

236 Seega tuleb uurida, kas vastab tõele komisjoni väide, et hageja vaidleb vastu nende asjaolude sisulisele õigsusele, millele komisjon oma väidetes tugineb ja millega hageja kohtueelses menetluses oli nõustunud.

237 Komisjon märgib sellega seoses, et hageja väidab repliigis, et „käesolevas asjas poolte vahel sõlmitud kokkulepe täideti üksnes osaliselt selles osas, mis puudutas komisjoni poolt konkreetselt välja toodud kolme liini (Kopenhaagen-Stockholm, Kopenhaagen-Veneetsia ja Billund-Frankfurt)”, et „poolte tahe oli palju piiratum kui komisjon arvab, [kuna] üksnes kolm liini olid puudutatud” ja et „Kopenhaagen-Oslo liini osas ei toimunud kunagi turu jagamist”, samas kui „[vaidlustatud] otsuse 62.–64. [põhjendustes] ja artiklis 1 on märgitud selgelt, et pooled sõlmisid turgude jagamise üldise kokkuleppe, mille eesmärgiks oli mõjutada tervet lennuliiklust, mille siht- või lähtepunktiks on Taani, piirates eelkõige võimalikku konkurentsi SAS-i ja Maersk [Air'i] vahel”.

238 Sellega seoses tuleb sedastada, et hindamaks seda, kas hageja võtab tagasi nõustumise, mille alusel tema trahvi vähendati, tuleb võrrelda argumente, mille hageja esitas Esimese Astme Kohtus selle kohta, millega ta haldusmenetluses oli nõustunud, mitte aga vaidlustatud otsuses esitatud järelduste kohta.

239 Vastuväiteteatises on sedastatud, et kartellikokkuleppe osalised sõlmisid turu jagamise kokkulepped kolmel konkreetsel liinil ja üldise turgude jagamise kokkuleppe. Vastuväiteteatise punkt 74 on sõnastatud järgmiselt:

„Kui [EÜ] artikli 81 [lõike] 1 kohaldamiseks piisab, et kokkuleppe eesmärgiks on konkurentsitingimuste piiramine, tuleb sedastada, et ka käesolevate kokkulepete

eesmärgiks on neid tingimusi arvestatavalt piirata. Mõju turule ei ole siiski kõikjal sama. Kopenhaageni-Stockholmi ja Billundi-Frankfurdi liinil piirati tegelikku konkurentsi, Kopenhaageni-Veneetsia liinil aga võimalikku konkurentsi. Ka üldise kokkuleppega piiratakse pooltevahelist võimalikku konkurentsi.”

240 Seega võib sedastada, et vastuväiteteatises järeldas komisjon teataval määral, et üldist kokkulepet mitte üksnes ei sõlmitud, vaid kokkulepet ka täideti ning kokkulepe avaldas mõju turule.

241 Hageja argumente Esimese Astme Kohtule esitatud kohtudokumentides võiks mõnes mõttes tõlgendada kui mitte üksnes üldise kokkuleppe mõjude vaidlustamist, vaid ka selle täitmise või koguni selle sõlmimise vaidlustamist. Siiski ilmneb Esimese Astme Kohtu kirjalikele küsimustele esitatud vastustest ning kohtuistungil toimunud vaidlustest, et hageja kinnitas, et ta ei vaidlustanud turu jagamise üldise kokkuleppe sõlmimist ega poolte tahet seda täita, vaid et ta vaidlustas üksnes selle kokkuleppe mõju turule. Tuleb sedastada, et hageja küll tunnistab vastuväiteteatises kirjeldatud asjaolusid ja rikkumisi, ent märkis juba vastuses sellele vastuväiteteatisele, et neil rikkumistel ei olnud mõju turule.

242 Sellest tuleneb, et hageja argumentatsiooni käesoleva hagi raames ei saa mõista kui tema nõustumise tagasivõtmist, millega õigustada komisjoni talle määratud trahvi 10% võrra vähendamise tühistamist.

243 Seetõttu tuleb komisjoni taotlus jätta rahuldamata.

244 Kõigest eelnevast lähtuvalt tuleb tagasi lükata hageja väited ja argumendid talle määratud trahvisumma vähendamiseks.

245 Arvestades neis tingimustes vaidlustatud otsuses õigustatult tuvastatud rikkumiste raskusastet ja kestust, samuti asjaolu, et pooled olid täiesti teadlikud oma käitumise konkurentsivastasest laadist ja et nad leppisid kokku nii, et komisjon ei saaks nende kokkulepete tegelikust ulatusest teada, hoidudes kirjalike jälgede jätmisest, ent teatades talle oma koostöö teistest külgedest, hageja suurust ja tema positsiooni turul, leiab Esimese Astme Kohus täieliku pädevuse alusel, et hagejale on määratud sobiv trahvisumma.

246 Sellest tulenevalt tuleb hagi jätta rahuldamata.

## **Kohtukulud**

247 Kodukorra artikli 87 lõike 2 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna kohtuotsus on tehtud hageja kahjuks, jäetakse tema kohtukulud tema enda kanda ning mõistetakse talt välja komisjoni kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes

**ESIMESE ASTME KOHUS (kolmas koda)**

otsustab:

- 1. Jätta hagi rahuldamata.**
- 2. Jätta hageja kohtukulud tema enda kanda ning mõista hagejalt välja komisjoni kohtukulud.**

Azizi

Jaeger

Dehousse

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 18. juulil 2005 Luxembourgis.

Kohtusekretär

Koja esimees

H. Jung

M. Jaeger

## Sisukord

Õiguslik raamistik .....	II - 2927
Vaidluse aluseks olevad asjaolud .....	II - 2928
Menetlus ja poolte nõuded .....	II - 2934
Õiguslik käsitlus .....	II - 2936
Esimene väide, mis puudutab kaalutusviga rikkumise raskusastme hindamisel .....	II - 2936
Poolte argumentid .....	II - 2936
— Esimene osa, mis käsitleb rikkumiste määratlemist .....	II - 2937
— Teine osa, mis käsitleb rikkumiste tegelikku mõju .....	II - 2939
— Kolmas osa, mis käsitleb rikkumise geograafilist ulatust .....	II - 2941
— Neljas osa, mis käsitleb rikkumisest saadud kasu .....	II - 2943
— Viies osa, mis puudutab asjaomast käivet .....	II - 2945
Esimese Astme Kohtu hinnang .....	II - 2946
— Esialsed märkused .....	II - 2946
— Rikkumise laad .....	II - 2951
— Asjaomase geograafilise turu suurus .....	II - 2955
— Mõju turule .....	II - 2959
— Võrdlus Kreeka praamide asjaga .....	II - 2968
— Järeldus rikkumiste määratlemise kohta .....	II - 2971
— Käibe arvestamine .....	II - 2976

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM V. KOMISJON

Teine väide, mis puudutab kaalutusviga rikkumise kestuse hindamisel .....	II - 2981
Poolte argumendid .....	II - 2981
Esimese Astme Kohtu hinnang .....	II - 2983
Kolmas väide, mis puudutab kaalutusviga kergendavate asjaolude hindamisel .....	II - 2988
Esimene osa, mis käsitleb SAS-i koostööd komisjoniga .....	II - 2988
— Poolte argumendid .....	II - 2988
— Esimese Astme Kohtu hinnang .....	II - 2991
Teine osa, mis käsitleb SAS-i tegevust pärast vaidlustatud otsuse tegemist ...	II - 2996
— Poolte argumendid .....	II - 2996
— Esimese Astme Kohtu hinnang .....	II - 2997
Komisjoni taotlus hagejale määratud trahvisumma suurendamiseks .....	II - 2998
Kohtukulud .....	II - 3002