

PIRMĀS INSTANCES TIESAS SPRIEDUMS

(trešā palāta)

2005. gada 18. jūlijā \*

Lieta T-241/01

*Scandinavian Airlines System AB*, Stokholma (Zviedrija), ko pārstāv M. Kofmans [*M. Kofmann*], advokāts, kas norādīja adresi Luksemburgā,

prasītāja,

pret

**Eiropas Kopienu Komisiju**, ko pārstāv P. Oliveris [*P. Oliver*] un V. Vilss [*W. Wils*], pārstāvji, kas norādīja adresi Luksemburgā,

atbildētāja,

par prasību atcelt 2. pantu Komisijas 2001. gada 18. jūlija Lēmumā 2001/716/EK, kas attiecas uz EKL 81. panta un EEZ līguma 53. panta piemērošanas procedūru (lieta COMP.D.2 37.444 — *SAS/Maersk Air* un lieta COMP.D. 237.386 — *Sun-Air/SAS* un *Maersk Air*) (OV L 265, 15. lpp.), ciktāl ar to prasītājam uzlikts naudas sods

\* Tiesvedības valoda — angļu.

EUR 39 375 000 apmērā, kā arī pakārtoti par prasību samazināt minētā naudas soda apmēru.

EIROPAS KOPIENU PIRMĀS INSTANCES TIESA  
(trešā palāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs J. Azizi [*J. Azizi*], tiesneši M. Jēgers [*M. Jaeger*] un F. Deuss [*F. Dehousse*],

sekretāre D. Kristensena [*D. Christensen*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2004. gada 24. jūnijā,

pasludina šo spriedumu.

**Spriedums**

**Atbilstošās tiesību normas**

1. Saskaņā ar 4. panta 1. punktu Padomes 1987. gada 14. decembra Regulā (EEK) Nr. 3975/87 par procedūru konkurences noteikumu piemērošanai attiecībā uz uzņēmumiem gaisa transporta nozarē (OV L 374, 1. lpp.), kas bija spēkā brīdī, kad radās attiecīgi faktiskie apstākļi (turpmāk tekstā — “Regula”), ja Komisija konstatē,

ka ir noticis Līguma 81. panta 1. punkta pārkāpums, tā, pieņemot lēmumu, var pieprasīt, lai attiecīgie uzņēmumi pārtrauc šādu pārkāpumu.

- 2 Regulas 12. panta 2. punktā ir noteikts, ka Komisija, pieņemot lēmumu, uzņēmumiem vai uzņēmumu apvienībām var uzlikt naudas sodu no EUR 1000 līdz EUR 1 000 000 apmērā, ko var arī palielināt, tomēr nepārsniedzot 10 % no pārkāpumā piedalījušos uzņēmumu apgrozījuma iepriekšējā finanšu gadā, ja tie tīši vai nolaidības dēļ pārkāpj Līguma 81. panta 1. punktu. Nosakot naudas soda apmēru, jāņem vērā pārkāpuma smagums un ilgums.
- 3 Paziņojumā, kas ir publicēts *Oficiālajā Vēstnesī* (OV 1998, C 9, 3. lpp.), Komisija ir izklāstījusi Pamatnostādnes naudas sodu noteikšanai, piemērojot 15. panta 2. punktu Padomes 1962. gada 6. februāra Regulā Nr. 17: Pirmajā regulā par Līguma [81.] un [82.] panta īstenošanu (OV 1962, 13, 204. lpp.) un [EOTK līguma] 65. panta 5. punktu (turpmāk tekstā — “Pamatnostādnes”).
- 4 1996. gada 18. jūlija Paziņojumā par naudas sodu neuzlikšanu vai to apmēra samazināšanu lietās par aizliegtu vienošanos (OV C 207, 4. lpp., turpmāk tekstā — “Paziņojums par sadarbību”) Komisija ir precizējusi nosacījumus, ar kādiem uzņēmumus, kas ar to sadarbojas izmeklēšanas gaitā, var atbrīvot no naudas soda vai ar kādiem uzņēmumiem uzliedzamo naudas sodu var samazināt.

### **Prāvas rašanās fakti**

- 5 *Scandinavian Airlines System AB* (turpmāk tekstā — “SAS” vai “prasītāja”) – galvenā Skandināvijas aviosabiedrība — ir konsorcijs, kuru kontrolē *Scandinavian Airlines*

*System Sverige AB, Scandinavian Airlines System Danmark A/S un Scandinavian Airlines System Norge ASA*, un katrā no šīm trim sabiedrībām 50 % akciju pieder valstij un 50 % — privātajam sektoram. *SAS* ir *Alliance Star* dalībniece un nodrošina regulārus lidojumus uz 105 vietām pasaulē (40 — Skandināvijā, 56 — pārējā Eiropas daļā un 9 — ārpus Eiropas). Atbilstoši tās ikgadējam pārskatam par 2000. gadu *SAS* apgrozījums bija 4,917 miljardi EUR.

- 6 *Maersk Air A/S* ir Dānijas aviosabiedrība, ko kontrolē *A. P. Møller* grupa, kura darbojas arī citās nozarēs, piemēram, jūras pārvadājumu, naftas un gāzes nozarē. *A. P. Møller* turklāt kontrolē Anglijas sabiedrību *Maersk Air Ltd*. *Maersk Air A/S* un ar *Maersk Air Ltd* kopā veido *Maersk Air* grupu, kuras apgrozījums 2000. gadā bija 458,6 miljoni EUR *Maersk Air A/S* (turpmāk tekstā — *Maersk Air*) izmanto četras iekšzemes gaisa satiksmes līnijas Dānijā un piecpadsmit regulāras starptautiskās gaisa satiksmes līnijas no Kopenhāgenas un Bilundas un uz tām.
- 7 1999. gada 8. marta vēstulē *SAS* un *Maersk Air* paziņoja Komisijai par 1998. gada 8. oktobra līgumu par sadarbību un pieciem papildu līgumiem, lai saņemtu negatīvu atzinumu un/vai atbrīvojumu [no naudas soda] atbilstoši Regulas 3. panta 2. punktam un 5. pantam.
- 8 Līgumam par sadarbību, kas stājās spēkā 1999. gada 28. martā, ir divas lielas daļas, proti:
  - a) lidojumu kodu sadale dažās *Maersk Air* izmantotajās gaisa satiksmes līnijās (četras iekšzemes gaisa satiksmes līnijas un deviņas starptautiskās gaisa satiksmes līnijas), kas ļauj *SAS* pārdot biļetes lidojumiem ar dalītiem kodiem;

- b) dalība pastāvīgo klientu programmā, saskaņā ar kuru *Maersk Air* veikto lidojumu pasažieri var iegūt punktus atbilstoši *SAS* pastāvīgo klientu programmai (*EuroBonus* programma) un savukārt *EuroBonus* dalībnieki par iegūtajiem punktiem var saņemt biļetes lidojumiem ar *Maersk Air*. Sadarbība saistībā ar pastāvīgo klientu programmu attiecas uz visām *Maersk Air* gaisa satiksmes līnijām.
- 9 Piecos papildu līgumos ir iekļauti tehniski un finansiāla rakstura paskaidrojumi, kas nepieciešami, lai īstenotu abas galvenā līguma daļas.
- 10 1998. gada 23. novembrī neliela Dānijas aviosabiedrība *Sun-Air of Scandinavia* iesniedza Komisijai sūdzību, kas reģistrēta 1999. gada 7. janvārī, par *SAS* un *Maersk Air* sadarbību.
- 11 Veicot iepriekšēju izmeklēšanu, Komisija konstatēja, ka paziņojumā bija atspoguļota tikai daļa no līgumiem, kas noslēgti starp abām sabiedrībām. Tā uzskata, ka līgums par sadarbību stājās spēkā tajā pašā laikā, kad *Maersk Air* pārtrauca sniegt transporta pakalpojumus gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Stokholma, kurā līdz šim tā konkurēja ar *SAS*. Izrādījās, ka *SAS* vienlaicīgi pārtrauca sniegt transporta pakalpojumus gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Venēcija, turpretim *Maersk Air* sāka izmantot šo gaisa satiksmes līniju. Visbeidzot, tā kā *SAS* pārtrauca darboties gaisa satiksmes līnijā Bilunda–Frankfurte, *Maersk Air* turpmāk viena pati izmantoja šo līniju. Par šo darbības uzsākšanu un pārtraukšanu attiecīgajās gaisa satiksmes līnijās Komisijai netika paziņots.
- 12 Ar 2000. gada 9. jūnija lēmumu Komisija deva rīkojumu *SAS*, *Maersk Air* un *A. P. Møller* grupai ļaut tajās veikt pārbaudes atbilstoši Regulas Nr. 17 14. panta 3. punktam un Regulas 11. panta 3. punktam.

- 13 Dokumenti, kas tika atklāti, 2000. gada 15. un 16. jūnijā veicot pārbaudes, apstiprināja, ka starp sabiedrībām SAS un *Maersk Air* noslēgtā līguma darbības joma bija daudz plašāka nekā tā, ko līguma puses bija paziņojušas Komisijai. Dokumenti liecināja, ka atbilstoši līgumam, kas netika paziņots Komisijai, pirmkārt, SAS bija uzņēmusies neveikt lidojumus no Jitlandes gaisa satiksmes līnijās, ko izmanto *Maersk Air*; turpretim *Maersk Air* bija apsolījusi nesniegt pakalpojumus gaisa satiksmes līnijās no Kopenhāgenas, ko izmantoja vai vēlējās izmantot SAS, un, otrkārt, *Maersk Air* pārtrauca darbību gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Stokholma, bet SAS to pašu izdarīja gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte, tādējādi ļaujot otrai sabiedrībai vienai darboties attiecīgajā līnijā.
- 14 2000. gada 22. jūnijā *Maersk Air* pēc savas iniciatīvas sniedza Komisijai papildu informāciju, kas līdz tam bija glabājusies mājās pie kāda no tās bijušajiem darbiniekiem.
- 15 Ar 2000. gada 24. augusta vēstuli, atbildot uz Komisijas 2000. gada 1. augusta lūgumu sniegt informāciju, SAS tai nodeva materiālus ar norādi “privāti dokumenti”. Ar 2000. gada 13. septembra vēstuli SAS tai nodeva divus citus materiālus, kas bija atrasti pēc dažu darbinieku atgriešanās no atvaļinājuma.
- 16 2000. gada 12. oktobra vēstulē sabiedrības SAS un *Maersk Air* sniedza papildu paziņojumu, lai Komisija ņemtu vērā izmaiņas to sadarbības noteikumos saistībā ar abu sabiedrību lidojumu plāniem.

- 17 2001. gada 31. janvārī Komisija uzsāka EKL 81. panta un Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu (EEZ) 53. panta piemērošanas procedūru un atbilstoši Regulas 3. panta 1. punktam un 16. panta 1. punktam nosūtīja *SAS* un *Maersk Air* iebildumu paziņojumu. Iebildumu paziņojumā bija paredzēti tie neziņotie sadarbības aspekti, ko Komisija bija atklājusi, veicot pārbaudes, kā arī paziņotie aspekti, kas nebija saprotami bez neziņotajiem aspektiem, piemēram, sadarbība gaisa satiksmes līnijās Bilunda–Frankfurte un Kopenhāgena–Venēcija. Minētā paziņojuma ievadā Komisija secinājusi, ka *SAS* un *Maersk Air* pārkāpušas EKL 81. pantu un EEZ līguma 53. pantu un ka šo varēja uzskatīt par ļoti smagu Kopienų tiesību pārkāpumu. Komisija arī informēja līguma puses par savu nodomu uzlikt tām naudas sodus.
- 18 2001. gada 4. aprīļa atbildēs uz iebildumu paziņojumu aizliegtās vienošanās dalībnieces atzina iebildumu paziņojumā izklāstītos faktiskos apstākļus, kā arī pārkāpumus un norādīja, ka tās nevēlas lūgt uzklausišanu.
- 19 Sabiedrības *SAS* un *Maersk Air* vienīgi izklāstīja savus apsvērumus par apstākļiem, kas varēja ietekmēt naudas soda aprēķināšanu, t.i., pārkāpumu smagumu un ilgumu.
- 20 Procedūras beigās Komisija pieņēma 2001. gada 18. jūlija Lēmumu 2001/716/EK par EK līguma 81. panta un EEZ līguma 53. panta piemērošanas procedūru (Lieta COMP.D.2 37.444 — *SAS/Maersk Air* un lieta COMP.D.2 37.386 — *Sun-Air* pret *SAS* un *Maersk Air*) (OV L 265, 15. lpp., turpmāk tekstā — “Apstrīdētais lēmums”).

21 Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa ir šāda:

*“Pirmais pants*

[..] *SAS* un [..] *Maersk Air* pārkāpušas [EKL] 81. pantu un EEZ līguma 53. pantu, noslēdzot:

- a) vispārēju nolīgumu par tirgu sadali, paredzot, ka *SAS* neveiks lidojumus no Jitlandes gaisa satiksmes līnijās, ko izmanto *Maersk Air*, un ka *Maersk Air* nevarēs sniegt pakalpojumus no Kopenhāgenas gaisa satiksmes līnijās, ko izmanto vai vēlas izmantot *SAS*, kā arī līgumu, kura mērķis ir nodrošināt to, ka tiek ievērots iekšzemes līniju sadalījums;
  
- b) īpašus nolīgumus par tirgus sadali saistībā ar dažām starptautiskām līnijām:
  - i) līgumu, kurā paredzēts, ka *Maersk Air* pārtrauks izmantot gaisa satiksmes līniju starp Kopenhāģenu un Stokholmu, sākot no 1999. gada 28. marta, saņemot par to kompensāciju;
  
  - ii) līgumu, kurš noslēgts, lai kompensētu to, ka *Maersk Air* ir pārtraucis darbību gaisa satiksmes līnijā Kopenhāģena–Stokholma, un kurā paredzēts, ka *SAS* pārtrauks izmantot gaisa satiksmes līniju starp Kopenhāģenu un Venēciju 1999. gada marta beigās [vai] aprīļa sākumā, un *Maersk Air* sāks darboties minētajā līnijā tajā pašā datumā;



iii) līgumu, kurā paredzēts, ka SAS 1999. gada janvārī pārtrauks veikt lidojumus gaisa satiksmes līnijā Bilunda–Frankfurte.

## 2. pants

Saistībā ar 1. panta a) [punktā] minētajiem pārkāpumiem SAS tiek uzlikts naudas sods EUR 39 375 000 apmērā [..] un *Maersk Air* tiek uzlikts naudas sods EUR 13 125 000 apmērā [..].”

## Process un lietas dalībnieku prasījumi

- 22 Ar prasības pieteikumu, kas Pirmās instances tiesas kancelejā reģistrēts 2001. gada 2. oktobrī, prasītāja cēla šo prasību.
- 23 Pamatojoties uz tiesneša referenta ziņojumu, Pirmās instances tiesa (trešā palāta) nolēma uzsākt mutvārdu procesu un, veicot procesa organizācijas pasākumus, lūdza lietas dalībniekus rakstveidā atbildēt uz dažiem jautājumiem un iesniegt dažādus dokumentus. Lietas dalībnieki šos lūgumus izpildīja noteiktajā termiņā.
- 24 Tika uzklauti lietas dalībnieku paskaidrojumi un atbildes uz jautājumiem, ko Pirmās instances tiesa tiem uzdeva tiesas sēdē 2004. gada 24. jūnijā.

25 Prasītājas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

- daļēji atcelt Apstrīdēto lēmumu, jo naudas sods, kas tai uzlikts minētā lēmuma 2. pantā, ir pārmērīgs;
  
- pakārtoti — samazināt naudas soda apmēru, ciktāl tas šķiet atbilstošs;
  
- piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

26 Komisijas prasījumi Pirmās instances tiesai ir šādi:

- prasību noraidīt;
  
- piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

27 Atbildē uz replikas rakstu Komisija norāda, ka prasītāja apstrīd dažus apsvērumus, kas attiecas uz pārkāpuma apjomu un raksturu, kaut gan prasības pieteikumā tā ir apstiprinājusi, ka neapstrīd pārkāpuma apstākļus un ka tai naudas soda apmērs ir samazināts par 10 %, jo pēc būtības tā nav apstrīdējusi iebildumu paziņojumā norādītos faktiskos apstākļus. Komisija uzskata, ka, šādi rīkojoties, prasītāja veikusi

neatļautu darbību, kuras rezultātā būtu jāpalielina uzliktā naudas soda apmērs, un atgādina, ka Pirmās instances tiesai ir tiesības veikt šādu pasākumu, ņemot vērā tās neierobežoto kompetenci.

### **Juridiskais pamatojums**

- 28 Pakārtoti prasītāja uzsver, ka tā neapstrīd Apstrīdēto lēmumu, ciktāl tajā atzīts, ka tā pārkāpusi konkurences tiesību normas, bet tikai dažus tā elementus, kas var ietekmēt tai uzliktā naudas soda apmēra noteikšanu.
- 29 Savas prasības pamatojumam prasītāja izvirza trīs pamatus. Pirmais pamats ir balstīts uz Regulas 12. panta 2. punkta un Pamatnostādņu pārkāpumu un ir saistīts ar pārkāpuma smaguma novērtēšanu. Otrais pamats ir balstīts uz Regulas 12. panta 2. punkta pārkāpumu un ir saistīts ar pārkāpuma ilguma noteikšanu. Izvirzot trešo pamatu, prasītāja apgalvo, ka Komisija nav ņēmusi vērā vai nav pietiekami ņēmusi vērā atbildību mīkstinošos apstākļus, kuru dēļ naudas soda pamatapmērs būtu samazināts vēl vairāk.

*Par pirmo pamatu, kas balstīts uz kļūdainu pārkāpuma smaguma novērtējumu*

#### Lietas dalībnieku argumenti

- 30 Prasītāja apgalvo, ka Komisija ir pārkāpusi Regulas 12. pantu un Pamatnostādnes, prasītāja izdarītos pārkāpumus kvalificējot kā “sevišķi smagus”, kaut gan tie bija

kvalificējami tikai kā “smagi” [pārkāpumi]. Šis pamats sadalīts piecās daļās, kas attiecas uz pārkāpumu kvalifikāciju, faktiskajām sekām, ģeogrāfisko mērogu, ienākumiem, kas gūti pārkāpumu rezultātā, un vērā ņemto apgrozījumu.

— Par pirmo daļu, kas attiecas uz pārkāpumu kvalifikāciju

31 Pirmkārt, prasītāja apgalvo, ka tās izdarītie pārkāpumi neatbilst to pārkāpumu smagumam, ko Komisija parasti kvalificē kā “sevišķi smagus”. Komisijas lēmumos, it īpaši tajos, uz kuriem ir norāde Pamatnostādnēs, kā arī Pirmās instances tiesas un Eiropas Kopienu Tiesas judikatūrā, pārkāpumi, kas kvalificēti kā “sevišķi smagi”, neapšaubāmi ietekmē visu vai vismaz ļoti nozīmīgu kopējā tirgus daļu un liek iepriekš pieņemt, ka konkurencei tirgū faktiski ir nodarīts būtisks kaitējums. Prasītāja uzsver — lai gan Pamatnostādnēs faktiski ir norādīts, ka tirgus sadale uzskatāma par sevišķi smagu pārkāpumu, par tādu [tomēr] ir uzskatāma tikai plaša mēroga un ilgtermiņa aizliegta vienošanās. Šāds vērtējums atbilst praksei, kas izriet no jaunākajām lietām saistībā ar tirgus sadali, piemēram, lietām, kurās taisīti spriedumi “Lizīns”, “Bezšuvju tērauda caurules” un “Pilsētas siltumapgādes caurules”. Šajā gadījumā, neraugoties uz to, cik nozīmīgas ir dažas gaisa satiksmes līnijas, saistībā ar kurām notikuši pārkāpumi, sadarbības neziņotajiem aspektiem nebūtu bijušas tik plašas vai smagas sekas.

32 Prasītāja atgādina — Tiesa ir norādījusi, ka pārkāpuma smagums tiek novērtēts, ņemot vērā dažādus faktorus, kas atšķiras atkarībā no pārkāpuma veida un attiecīgiem apstākļiem (Tiesas 1983. gada 7. jūnija spriedums apvienotajās lietās no 100/80 līdz 103/80 *Musique Diffusion française u.c./Komisija, Recueil*, 1825. lpp., 120. un 129. punkts). Atzīstot Komisijai zināmu rīcības brīvību, lai noteiktu pārkāpuma smagumu, prasītāja uzskata, ka šīs pilnvaras ir ļoti ierobežotas, dodot

vienīgi tiesības pieņemt Pamatnostādnes. Pat ja metodē, ko Komisija izmantojusi atbilstoši šim Pamatnostādnēm, ir ņemti vērā apstākļi, kas nav saistīti ar pārkāpuma raksturu, pārkāpuma smagumu nevarēja novērtēt, balstoties tikai uz rīcības kvalifikāciju un neņemot vērā pārkāpuma sekas. Prasītāja savukārt uzskata — tas, ka pārkāpums pats par sevi neapstrīdami vai acīmredzami ietilpst EKL 81. panta 1. punkta piemērošanas jomā, ko tā atzīst attiecībā uz tirgu sadali, neļauj tieši spriest par tā smagumu, ja jautājums ir par naudas soda apmēra noteikšanu.

- 33 Otrkārt, prasītāja uzskata, ka šis gadījums ir pielīdzināms tam, kurā pieņemts Komisijas lēmums lietā “Grieķijas prāmji” (Komisijas 1998. gada 9. decembra Lēmums 1999/271/EK par EKL [81.] panta piemērošanas procedūru — IV/34.466, OV 1999, L 109, 24. lpp.), kas bija saistīta ar līgumu, ar kuru nosaka cenas pārvadājumiem ar kuģiem starp Grieķiju un Itāliju un kurā Komisija — uzskatot, ka šāda veida līgums būtībā ir sevišķi smags Kopienu tiesību pārkāpums, un ņemot vērā to, ka pārkāpumam tirgū faktiski bija nebūtiskas sekas, ka līguma puses nepiemēroja visus līgumus un ka pārkāpums ietekmēja tikai daļu no kopējā tirgus — tomēr atzina, ka jautājums ir par “smagu”, nevis “sevišķi smagu” Kopienas konkurences tiesību normu pārkāpumu.
- 34 Prasītāja apgalvo, ka šajā gadījumā Komisija nav sniegusi pierādījumus par sekām, kas izriet no vienošanās, kā arī to ietekmi uz tirgu, apgalvojot, ka tirgu sadale starp abām sabiedrībām ir ietekmējusi vairākas citas līnijas. Prasītāja pārmet Komisijai, ka tā šajā gadījumā nav pareizi noteikusi trīs tirgus (t.i., līnijas Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte).
- 35 Pārkāpuma smagums ir atkarīgs gan no tā ietekmes ģeogrāfiskā mērogā, gan no personu skaita, kuras tas skar, un, ņemot vērā tikai pirmo kritēriju, gaisa transporta nozarei kopumā tika izvirzīti daudz stingrāki noteikumi nekā, piemēram, jūras transporta nozarei. Prasītāja uzsver, ka pasažieru skaits trijās Komisijas norādītajās līnijās, proti, 1,082 miljoni pasažieru, apstiprina, ka šis gadījums ir līdzīgs gadījumam

lietā “Griekijas prāmji”, kurā pasažieru skaits bija 1,258 miljoni. Abos gadījumos pasažieru skaits bija salīdzinoši neliels attiecībā pret pasažieru skaitu visās gaisa satiksmes līnijās EEZ teritorijā, kā arī līnijās starp EEZ un ārpus tās esošām teritorijām. Šajā gadījumā noslēgtais līgums tika īstenots tikai daļēji, jo tas ietekmēja tikai trīs Komisijas konkrēti norādītās līnijas, kā arī apstiprināja to, ka lietas dalībniekiem nav izdevies noslēgt sadarbības līgumu saistībā ar līniju Kopenhāgena–Birmingema.

- 36 Savukārt salīdzinājumam, ko Komisija veikusi attiecībā uz šajā gadījumā izdarīto pārkāpumu ietekmi ģeogrāfiskā mērogā un attiecīgajiem pārkāpumiem lietā *Volkswagen* (Komisijas 1998. gada 28. janvāra Lēmums 98/273/EK par EKL [81.] panta piemērošanas procedūru, IV/35.733 — VW, OV 1998, L 124, 60. lpp.), nav nozīmes, jo attiecīgā tirgus noteikšana katrā no abām nozarēm — proti, pirmajā gadījumā gaisa transporta nozarē un otrajā gadījumā automašīnu tirdzniecības nozarē — ir saistīta ar ļoti atšķirīgām metodēm. Turklāt tas, ka lietā *Volkswagen* Komisija pārkāpumu kvalificējusi kā sevišķi smagu, kaut arī Itālija, Vācija un Austrija bija vienīgās tajā iesaistītās valstis, nav attiecināms uz šo gadījumu, ņemot vērā šo trīs valstu un Dānijas atšķirīgo teritoriālo platību.

- 37 Treškārt, prasītāja norāda, ka, kvalificējot pārkāpumus, kuros vainojamas sabiedrības *SAS* un *Maersk Air*; kā “sevišķi smagus” pārkāpumus, Komisija attiecībā uz *Maersk Air* par naudas soda aprēķināšanas sākumsummu ir noteikusi 14 miljonus EUR. Tā kā Pamatnostādnēs par sevišķi smagiem pārkāpumiem minimālais naudas sods ir noteikts 20 miljonu EUR apmērā, prasītāja secina, ka Komisijas attieksme ir nekonekvanta un katras līguma puses pārkāpumi būtu kvalificējami kā smagi pārkāpumi.

— Par otro daļu, kas attiecas uz pārkāpumu faktiskajām sekām

- 38 Prasītāja norāda, ka pārkāpumi, kuros tā ir līdzizdarītāja, ļoti nelielā mērā negatīvi ietekmēja attiecīgos tirgus vai pat nemaz tos neietekmēja. Prasītāja šajā sakarā

apstiprina, ka visas izmaiņas, ko katra līguma puse veica savā satiksmes plānojumā, attaisnoja būtiski ekonomiski un ar tirdzniecību saistīti apsvērumi, līdz ar to vienpusēju lēmumu rezultātā būtu veiktas tādas pašas izmaiņas. Tā atgādina, ka SAS tika nodarīti ievērojami zaudējumi gaisa satiksmes līnijās Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte, turpretim *Maersk Air* tika nodarīti zaudējumi gaisa satiksmes līnijā Stokholma–Kopenhāgena.

39 Prasītāja piekrīt, ka līnija Kopenhāgena–Stokholma sarunās tika izmantota kā “maiņas priekšmets”, tomēr uzsver, ka tā bija ieinteresēta, lai *Maersk Air* turpinātu izmantot šo līniju, ik dienu veicot gandrīz četrus lidojumus, jo tā nevarēja viena atbilstoši izmantot visas pakalpojumu sniegšanas iespējas starp Stokholmu un savu platformu Kopenhāgenā.

40 Prasītāja norāda, ka tāpat nevar secināt, ka līnijās, uz kurām attiecās sadarbība, būtu nesamērīgi paaugstinātas cenas. Lai pareizi novērtētu pārkāpuma smagumu, bija svarīgi ņemt vērā ietekmi uz cenu vai vismaz bija jāpierāda ietekme uz satiksmes apjomu. Prasītāja šajā sakarā norāda, ka pētījums, ko tā pasūtījusi sabiedrībai *Lexecon*, lai pārbaudītu līguma faktiskos ietekmi uz lidojumiem citās Dānijas līnijās, izņemot trīs Komisijas minētās līnijas, pierāda, ka līgums tikai nedaudz mazināja iespējamo konkurences spiedienu uz SAS un faktiski pavisam minimāli ietekmēja cenas. Salīdzinājums starp līniju Kopenhāgena–Stokholma, no vienas puses, un līnijām Kopenhāgena–Oslo un Stokholma–Oslo, no otras puses, saistībā ar faktiskajām noteiktu kategoriju biļešu cenām laika posmā no 1998. gada janvāra līdz 2000. gada martam liecina, ka trijās gaisa satiksmes līnijās, no kurām divās *MaerskAir* nesniedz pakalpojumus, ir notikušas līdzīgas cenu izmaiņas.

41 Prasītāja apgalvo, ka tās sadarbība ar *Maersk Air* pasažieriem bija izdevīga vairākos aspektos. Kopš Komisijas veiktās pārbaudes SAS un *Maersk Air* sadarbojās “likumīgi”, izmantojot kodu sadali, pastāvīgo klientu programmu, lidlauku un

izmitināšanas pakalpojumus. Prasītāja uzskata, ka pasažieriem sadarbība bija ļoti izdevīga, jo tika atklātas vai atkārtoti atklātas jaunas gaisa satiksmes līnijas, piemēram, starp Kopenhāģenu un Atēnām, Venēciju, Stambulu un Kairu un starp Bilundu un Dublinu, kā arī lidojumi tika veikti biežāk un tika uzlabotas pārsēšanās iespējas jau esošajās līnijās.

42 Prasītāja uzsver, ka neviena no pusēm nav pieņēmusi vai izpildījusi nekādus lēmumus, kas būtu pretrunā to interesēm. Tā kā līgumslēdzējas puses nebija panākušas vienošanos attiecībā uz līniju Kopenhāģena–Birmingema, 2000. gada pavasarī tās nolēma kļūt par tiešām konkurentēm līnijā, ko *Maersk Air* izmantoja kopā ar *British Airways*.

43 Visbeidzot, prasītāja apgalvo, ka līgumi ietekmēja tikai noteiktu kopējā tirgus daļu, un puses savos līgumos par tirgus sadali paredzēja tikai vispārīgus noteikumus. No vienas puses, nekas nenorādīja uz to, ka tad, ja līgumi nebūtu noslēgti, līgumslēdzējas puses būtu rīkojušās citādāk attiecībā uz jebkuru citu līniju, izņemot attiecīgās trīs līnijas. No otras puses, pat trijās Komisijas minētajās līnijās veiktās izmaiņas satiksmes plānojumā bija nenovēršamas.

— Par trešo daļu, kas attiecas uz pārkāpuma ģeogrāfisko mērogu

44 Prasītāja uzskata, ka Apstrīdētā lēmuma 91. apsvērumā iekļautais apgalvojums, saskaņā ar kuru “ģeogrāfiskais tirgus, ko ietekmējis līgums, [...] sniedzas ārpus EEZ”, nav skaidrs un loģisks. Sakarā ar šo apgalvojumu par ģeogrāfiski ietekmēto tirgu būtu atzīstams ģeogrāfisks apgabals, kuru noteiktā veidā ietekmējušas pārkāpuma



sekas. Prasītāja atgādina, ka Apstrīdētā lēmuma 28. apsvērumā Komisija ir apstiprinājusi — katra izlidošanas un ielidošanas punkta kombinācija no klientu viedokļa jāuzskata par atsevišķu tirgu. Saskaņā ar metodi, ko Komisija parasti izmanto, lai noteiktu tirgus ar gaisa transportu saistītajās lietās, neizdotos identificēt attiecīgo ģeogrāfisko apgabalu, bet gan drīzāk identificēt attiecīgās gaisa satiksmes līnijas starp dažādiem punktiem. Prasītāja norāda, ka, izņemot trīs attiecīgos tirgus (Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte), Komisija nav konkrēti noteikusi nevienu citu tirgu, bet tikai sniegusi vispārīgas norādes, atsaucoties uz ievērojamu, tomēr nenoteiktu satiksmes līniju skaitu uz Kopenhāgenu un Bilundu un no tām. Komisijai nav izdevies noteikt un skaidri norādīt vairāk nekā trīs tirgus.

45 Katrā ziņā Komisija nav pierādījusi, ka tirgus attiektos uz visu EEZ, un nav pamatojusi savu apgalvojumu, ka līgums ietekmēja vai varēja ietekmēt visus lidojumus no Dānijas un uz to.

46 Turklāt attiecīgajā Komisijas norādītajā teritorijā bija iekļautas vairākas gaisa satiksmes līnijas, ko neizmantoja ne *SAS*, ne *Maersk Air* un kurās Dānija nebija ne izlidošanas, ne ielidošanas punkts. Komisija arī nav pierādījusi, kādā veidā līgums ietekmēja vai varēja ietekmēt šīs gaisa satiksmes līnijas.

47 Prasītāja apgalvo — Komisija nav pierādījusi, ka attiecīgais līgums faktiski ietekmēja vairākas konkrētās gaisa satiksmes līnijas, kuras tā norādījusi nekonkrēti, tikai minot to kategoriju. Kā norāda prasītāja, *Lexecon* pētījumi liecina, ka līnijās, kurās sniegtie pakalpojumi nepārklājas un kurās *SAS* konkurents varēja būt tikai *Maersk Air*, līguma ietekme bija minimāla.

- 48 Prasītāja vērs uzmanību uz to, ka lietā "Grieķijas prāmji" Komisija ir apstiprinājusi — transporta jomā pārkāpuma apjoms ģeogrāfiskā mērogā ir nosakāms tikai saistībā ar tām gaisa satiksmes līnijām, ko faktiski ietekmēja ar konkurenci nesaderīga rīcība. Šajā gadījumā līguma ģeogrāfiskās piemērojamības nepareiza novērtējuma rezultātā Komisija ir kļūdaini novērtējusi pārkāpuma smagumu.
- 49 Pat pieņemot, ka Pirmās instances tiesa uzskata, ka "ietekmētā ģeogrāfiskā tirgus" jēdziens nozīmē ģeogrāfisku apgabalu, kuru ietekmējušas pārkāpuma sekas, lēmuma pamatojums bija neatbilstošs, ciktāl Apstrīdētajā lēmumā nebija norādīts, kāda veida sekas var rasties "EEZ un ārpus tās".
- 50 Prasītāja apgalvo, ka Komisija turklāt ir pieļāvusi kļūdu, novērtējot pārkāpuma ietekmi ģeogrāfiskā mērogā.
- 51 Prasītāja uzskata, ka pārkāpums neietekmēja tik plašu ģeogrāfisko tirgu, kā to apgalvo Komisija. Komisijai, piemēram, būtu vajadzējis ņemt vērā *SAS* un *Maersk Air* neveiksmīgo mēģinājumu saskaņot lidojumu sarakstu līnijā Kopenhāgena–Birmingema. Šis piemērs pierāda, ka, neraugoties uz vispārīgiem līguma par tirgus sadali noteikumiem, tā sekas bija jūtamas tikai tajā līnijās, kur līguma puses faktiski konkurēja.

— Par ceturto daļu, kas attiecas uz ienākumiem, kuri gūti saistībā ar pārkāpumu

- 52 Prasītāja atgādina, ka saskaņā ar Pamatnostādnēm naudas soda pamatapmēru var palielināt, lai tas pārsniegtu pārkāpuma rezultātā prettiesiski gūtās peļņas apmēru. Šajā gadījumā Komisija piemēroja šīs normas un aprēķināja prasītājai uzliktā naudas

soda apmēru, pamatojoties uz aprēķiniem, ko izdarijušas aizliegtās vienošanās dalībnieces sarunu gaitā, uzskatot, ka *Maersk Air* darbības izbeigšana līnijā Kopenhāgena–Stokholma radīja *SAS* iespēju gūt papildu ikgadējos ienākumus [...] <sup>1</sup> Dānijas kronu (DKK) apmērā. Pretēji tam, ko savā aizstāvības rakstā apgalvo Komisija, no Apstrīdētā lēmuma skaidri izrietēja, ka faktiski Komisija novērtējusi pārkāpuma rezultātā *SAS* gūto peļņu, pamatojoties uz summu [...] DKK apmērā.

53 Prasītāja apstrīd to, ka pārkāpuma rezultātā tā būtu guvusi papildu ienākumus [...] Dānijas kronu apmērā.

54 Prasītāja šajā sakarā vispirms norāda, ka summa [...] DKK apmērā ir iegūta, ņemot vērā *Maersk Air* pārstāvja izteikumus sarunu gaitā, un *SAS* šo summu nav atzinusi.

55 Šī apgalvojuma nepatiesumu apliecina tas, ka līnijā Kopenhāgena–Stokholma piedāvāto cenu izmaiņas ir tādas pašas kā cenām, kuras piedāvātas citās līdzīgās līnijās.

56 Prasītāja vērš uzmanību uz to, ka Komisijas novērtējumā, ciktāl tā ir aplūkojusi tikai līniju Kopenhāgena–Stokholma, nav ņemts vērā gaisa transporta nozares īpašais raksturs, kur darbība notiek noteiktā tīklā. Nepieciešamībai ņemt vērā visu transporta tīklu ir īpaša nozīme, ja jautājums ir par līniju Kopenhāgena–Stokholma, kurā 60 % satiksmes ir lidojumi ar pārsēšanos.

1 — Slepna informācija.

57 Prasītāja turklāt apgalvo, ka tā bija ieinteresēta, lai *Maersk Air* turpinātu darboties līnijā Kopenhāgena–Stokholma, ņemot vērā tās noslogotību šajā līnijā, kā jau tā apgalvojusi sarunās ar *Maersk Air* 1998. gadā. Prasītāja piebilst, ka salīdzinoši īsā laika posmā pēc *Maersk Air* darbības pārtraukšanas *SAS* nespēja savu transporta tīklu pilnībā pielāgot jaunajai situācijai un ka lielās noslogotības dēļ *SAS* var zaudēt satiksmi, tādējādi ļaujot to nodrošināt konkurējošiem transporta tīkliem.

58 Visbeidzot prasītāja atzīst, ka summa [...] DKK apmērā ir ņemta no kāda dokumenta, par kuru *SAS* netika dota iespēja izteikt savu viedokli tā izdošanas brīdī, un tas, ka *Maersk Air* pārstāvja izteikumi nebija pretrunīgi, tomēr nenozīmē, ka *SAS* tos ir apstiprinājis. Dokumentos, ko *SAS* sagatavojusi saistībā ar sarunām, nav minēti papildu ienākumi, kas būtu gūti līguma par sadarbību rezultātā, bet — tieši pretēji — ierosināts *Maersk Air* turpināt darbību līnijā Kopenhāgena–Stokholma, lai novērstu šķēršļus satiksmei sastrēgumstundās.

59 Prasītāja norāda — Apstrīdētais lēmums ļauj domāt, ka summa [...] Dānijas kronu apmērā ir balstīta uz pieņēmumu par cenu celšanos vienam pasažierim gaisa satiksmes līnijās Kopenhāgena–Stokholma un Kopenhāgena–Oslo, kaut gan pēdējā minētā līnija nebija iekļauta līgumā par tirgu sadali. Ja Komisijas argumentāciju attiecinātu uz līniju Kopenhāgena–Stokholma, kurā ir apmēram 1 miljons pasažieru, precīza summa būtu [...] Dānijas kronu.

— Par piekto daļu, kas attiecas uz attiecīgu apgrozījumu

60 Prasītāja uzskata, ka tad, ja Pirmās instances tiesa atbalstīs Komisijas izvēli — izmantot aprēķināšanas metodi, kas balstīta uz attiecīgu apgrozījumu, kaut arī Pamatnostādnēs nav nekādas norādes uz šādas metodes izmantošanu naudas soda aprēķināšanai, — Komisijai vismaz vajadzētu salīdzināt līdzīgus apgrozījumus.

61 Prasītāja šajā sakarā apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu, jo tā salīdzinājusi SAS grupas kopējo apgrozījumu, kas atbilst 4,917 miljardiem EUR, ar *Maersk Air* apgrozījumu, kurš ir 10,7 reizes mazāks, neņemot vērā to, ka *Maersk Air* ietilpst *A. P. Møller* grupā, kuras apgrozījums ir apmēram divas reizes lielāks par SAS grupas apgrozījumu.

62 Komisija apstrīd prasītājas argumentācijas pamatotību un lūdz pamatu noraidīt.

#### Pirmās instances tiesas vērtējums

63 Izvirzot pirmo pamatu, saskaņā ar kuru Komisija pārkāpumus ir kļūdaini kvalificējusi kā “sevišķi smagus”, kaut gan tie bija kvalificējami tikai kā “smagi”, prasītāja ir izklāstījusi vairākus iebildumus un argumentus, kas sadalīti piecās daļās un kas, kaut arī būdami atšķirīgi, tomēr daļēji sakrīt, un kuru mērķis būtībā ir apstrīdēt Komisijas veikto izdarīto pārkāpumu smaguma novērtējumu, jo tā pārāk lielā mērā ir balstījies uz pārkāpumu raksturu un nav ņēmusi vērā vai ir kļūdaini novērtējusi faktorus, kas attiecas uz attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus izmēru un pārkāpumu faktisko ietekmi uz tirgu. Prasītāja uzskata, ka šīs lietas faktiskie apstākļi ir līdzīgi tiem, kādi pastāvēja lietā “Grieķijas prāmji”, un ka Komisija naudas soda aprēķinos ir kļūdaini ņēmusi vērā pārkāpuma rezultātā gūtos ienākumus, kā arī kopējo apgrozījumu.

— Ievada apsvērumi

64 Vispirms ir jāatgādina, ka Regulas 12. panta 2. punkts, tāpat kā Regulas Nr. 17 15. panta 2. punkts, paredz tikai to, ka, nosakot naudas soda apmēru, ņem

vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, šī norma piešķir Komisijai plašu rīcības brīvību, nosakot naudas sodus (Pirmās instances tiesas 1997. gada 21. oktobra spriedums lietā T-229/94 *Deutsche Bahn*/Komisija, *Recueil*, II-1689. lpp., 127. punkts), kas atbilst tās vispārējai politikai konkurences jomā (iepriekš 32. punktā minētā sprieduma lietā *Musique Diffusion française* u.c./Komisija 105. un 109. punkts). Lai nodrošinātu šo lēmumu pārskatāmību un objektivitāti jautājumā par naudas sodiem, Komisija atbilstoši minētajām pilnvarām 1998. gadā pieņēma Pamatnostādnes, kuru mērķis ir, ievērojot tiesību normas ar augstāku spēku, precizēt kritērijus, ko tā paredzējusi piemērot, izmantojot savu rīcības brīvību; no tā izriet, ka Komisija pati ir ierobežojusi šo rīcības brīvību (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 1998. gada 30. aprīļa spriedumu lietā T-214/95 *Vlaamse Gewest*/Komisija, *Recueil*, II-717. lpp., 89. punkts), jo Komisijai ir jāievēro saistošās normas, ko tā pati pieņēmusi (Pirmās instances tiesas 1996. gada 12. decembra spriedums lietā T-380/94 *AIUFFASS* un *AKT*/Komisija, *Recueil*, II-2169. lpp., 57. punkts).

- 65 Šajā gadījumā, atbilstoši Apstrīdētā lēmuma 78.–125. apsvēruma noteikumiem, Komisija ir uzlikusi naudas sodus diviem uzņēmumiem, kas pārkāpuši EKL 81. panta 1. punktu un EEZ līguma 53. pantu. No šiem Apstrīdētā lēmuma apsvērumiem un lietas materiāliem izriet, ka naudas sodi ir uzlikti saskaņā ar Regulas 12. panta 2. punktu un ka Komisija naudas sodu apmēru noteikusi, izmantojot Pamatnostādnes paredzēto metodi, kaut arī Apstrīdētajā lēmumā nav tiešas norādes uz Pamatnostādnēm, kurās tieši ir paredzēti tikai atbilstoši Regulas Nr. 17 15. panta 2. punktam noteiktie naudas sodi.
- 66 Vispirms, kā ierosina prasītāja, ir jāpārbauda, vai Pamatnostādnēs ir pārmērīgi ierobežota rīcības brīvība, kas Komisijai piešķirta naudas sodu noteikšanā.
- 67 Atbilstoši Pamatnostādnēs paredzētajai metodei naudas sodu apmēru nosaka, ievērojot shēmu, kas balstīta uz pamatapmēra noteikšanu, kuru var paaugstināt,

ņemot vērā atbildību pastiprinošus apstākļus, un samazināt, ņemot vērā atbildību mīkstinošus apstākļus. Pamatapmēru nosaka atkarībā no pārkāpuma smaguma, kam, ņemot vērā pārkāpuma ilgumu, var pieskaitīt papildu summu.

- 68 Pamatnostādnēs precizēts, ka, novērtējot pārkāpuma smagumu, ir jāņem vērā attiecīgais pārkāpuma raksturs, tā konkrētā ietekme uz tirgu, ja to iespējams novērtēt, un attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogs (Pamatnostādņu 1. punkta A apakšpunkta pirmā daļa). Šajā gadījumā pārkāpumi tiek iedalīti trijās kategorijās, proti — “sīkāki” pārkāpumi, par kuriem var noteikt 1000 līdz 1 miljonu EUR lielu naudas sodu, “smagi pārkāpumi”, par kuriem var noteikt 1 līdz 20 miljonu EUR lielu naudas sodu, un “sevišķi smagi pārkāpumi”, par kuriem var uzlikt naudas sodu, kas pārsniedz 20 miljonus EUR (Pamatnostādņu 1. punkta A apakšpunkta otrās daļas pirmais līdz trešais ievilkums). Katrā kategorijā paredzētais soda apmērs ļauj uzņēmumiem piemērot atšķirīgu naudas sodu atbilstoši izdarīto pārkāpumu raksturam (1. punkta A apakšpunkta trešā daļa). Turklāt ir jāņem vērā faktiskās pārkāpuma izdarītāju ekonomiskās iespējas nodarīt būtiskus zaudējumus konkurentiem un it īpaši patērētājiem un jānosaka tāds naudas soda apmērs, kas nodrošina pietiekami preventīvu raksturu (1. punkta A apakšpunkta ceturtnā daļa).
- 69 Turklāt atbilstoši katrai no trim šādi definētām pārkāpumu kategorijām noteiktos gadījumos, kā paredzēts Pamatnostādnēs, ir jānosaka samērīgs naudas soda apmērs, ņemot vērā katra uzņēmuma prettiesiskās rīcības īpašo nozīmi un tādējādi arī faktiskos ietekmi uz konkurenci, it īpaši, ja viena veida pārkāpumu izdarījušu uzņēmumu lielums būtiski atšķiras, un tā rezultātā pamatapmēra sākumsumma (turpmāk tekstā — “sākumsumma”) ir jāpielāgo atbilstoši katra uzņēmuma īpašajam raksturam (1. punkta A apakšpunkta sestā daļa).

- 70 No iepriekš minētā izriet — tā kā Pamatnostādnēs ir paredzēts, ka, novērtējot pārkāpuma smagumu, ir jāņem vērā attiecīgā pārkāpuma raksturs, tā konkrētā ietekme uz tirgu, ja tā ir nosakāma, un attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus lielums, tās atbilst Regulas 12. panta 2. punktā paredzētajam tiesiskajam regulējumam un judikatūrā atzītajai Komisijas rīcības brīvībai, nosakot naudas sodus.
- 71 Jānorāda — pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Pamatnostādnes neparedz, ka visas aizliegtās vienošanās par tirgu sadali uzreiz būtu kvalificējamās kā “sevišķi smagi” pārkāpumi.
- 72 Pirmkārt, Pamatnostādņu 1. punkta A apakšpunkta pirmajā daļā ir skaidri paredzēts, ka, novērtējot pārkāpuma smagumu, ir jāņem vērā ne tikai attiecīgā pārkāpuma raksturs, bet arī tā ietekme uz tirgu, ja tā nosakāma, un attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogs.
- 73 Otrkārt, 1. punkta A apakšpunkta otrās daļas trešais ievilkums, kurā precizēts “sevišķi smagu pārkāpumu” jēdziens, neparedz negrozāmu un iepriekš noteiktu kvalifikāciju, bet tikai norāda, ka “jautājums galvenokārt ir par horizontāliem ierobežojumiem, kādi ir “cenu kartelji” un tirgu sadales kvotas, vai citām darbībām, kas apdraud iekšējā tirgus pareizu darbību, piemēram, darbībām, kuru mērķis ir sadalīt valstu tirgus, vai dominējošā stāvokļa ļaunprātīgai izmantošanai kvazi monopola stāvokli”.
- 74 Treškārt, 1. punkta A apakšpunkta ceturtajā līdz sestajā daļā turklāt ir paredzēts, ka, nosakot naudas soda apmēru, var ņemt vērā arī vairākus citus faktorus (pārkāpuma izdarītāju ekonomiskās iespējas radīt būtiskus zaudējumus, naudas soda preventīvo raksturu, katra uzņēmuma prettiesiskās rīcības īpašo nozīmi un tādējādi faktisko ietekmi).



- 75 No tā izriet — nevar uzskatīt, ka Pamatnostādnes pārmērīgi un prettiesiski ierobežo Komisijai piešķirto rīcības brīvību, nosakot naudas sodus, bet tās drīzāk ir jāaplūko kā līdzeklis, kas uzņēmumiem ļauj precīzāk iepazīties ar konkurences politiku, ko Komisija paredzējusi piemērot, lai nodrošinātu savu lēmumu pārskatāmību un objektivitāti jautājumā par naudas sodiem (šajā sakarā skat. Pirmās instances tiesas 2004. gada 29. aprīļa spriedumu apvienotajās lietās T-236/01, T-239/01, no T-244/01 līdz T-246/01, T-251/01 un T-252/01 *Tokai Carbon u.c./Komisija, Recueil*, II-1181. lpp., turpmāk tekstā — “spriedums “Grafīta elektrodi””, 157. punkts). Jāatgādina, ka Pamatnostādnēs naudas sodu aprēķināšanai paredzētās metodoloģijas likumīgums Kopienas tiesās ir apstiprināts jau vairākas reizes (skat. it īpaši Pirmās instances tiesas 2002. gada 20. marta spriedumu lietā T-23/99 *LR AF 1998/Komisija, Recueil*, II-1705. lpp., 2003. gada 19. marta spriedumu lietā T-213/00 *CMACGM u. c./Komisija, Recueil*, II-913. lpp.; spriedumu “Grafīta elektrodi” un 2003. gada 9. jūlija spriedumu lietā T-224/00 *Archer Daniels Midland un Archer Daniels Midland Ingredients/Komisija, Recueil*, II-2597. lpp., turpmāk tekstā — “spriedums “Lizīns””).
- 76 Jebkurā gadījumā ir jāsecina - prasītājas iebildums, ka Komisija ir izmantojusi tikai tīri formālu pieeju kā vienīgo kritēriju, ņemot vērā pārkāpuma raksturu, ir balstīts uz kļūdainu Apstrīdētā lēmuma interpretāciju.
- 77 Pārkāpuma smaguma novērtējums ir izklāstīts, sākot ar Apstrīdētā lēmuma 87. apsvērumu, saskaņā ar kuru, “lai noteiktu pārkāpuma smagumu, Komisija ņem vērā tā raksturu, attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu un pārkāpuma faktisko ietekmi uz tirgu”. Pēc šī apsvēruma ir trīs Apstrīdētā lēmuma “iedaļas”, kas veltītas attiecīgi “[p]ārkāpuma rakstura pārbaudei” (88. un 89. apsvērums), “[a]ttiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mēroga pārbaudei” (90. un 91. apsvērums) un “[p]ārkāpuma faktiskās ietekmes pārbaudei” (92.–95. apsvērums). Visbeidzot, ceturtajā iedaļā Komisija ir pārbaudījusi arī dažādus aizliegtās vienošanās dalībnieču argumentus saistībā ar pārkāpuma smagumu (96.–101. apsvērums).

78 No tā izriet, ka prasītājas iebildums, kas balstīts uz tīri formālu pārkāpuma pārbaudi, izvērtējot tikai tā raksturu, ir jānoraida.

79 Tāpat ir jāpārbauda, vai Komisija, kas novērtējusi pārkāpuma smagumu, ņemot vērā trīs faktorus, t.i., pārkāpuma raksturu, attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu un tā konkrēto ietekmi uz tirgu, ir pieļāvusi acīmredzamu kļūdu.

#### — Par pārkāpuma raksturu

80 Attiecībā uz pārkāpuma raksturu ir jāatgādina, ka, atbilstoši Apstrīdētā lēmuma 1. panta noteikumiem, lietas dalībnieki ir pārkāpuši EKL 81. pantu un EEZ līguma 53. pantu, noslēdzot, pirmkārt, vispārēju nolīgumu par tirgu sadali, kurā paredzēts, ka SAS neveic lidojumus no Jitlandes gaisa satiksmes līnijās, kuras izmanto *Maersk Air*, un ka *Maersk Air* nevar sniegt pakalpojumus no Kopenhāgenas gaisa satiksmes līnijās, kuras SAS izmantoja vai vēlējās izmantot, kā arī līgumu, kura mērķis bija nodrošināt, lai tiek ievērots iekšzemes līniju sadalījums, un, otrkārt, īpašus nolīgumus par tirgu sadali saistībā ar dažām starptautiskām līnijām, it īpaši līgumu, kurā paredzēts, ka *Maersk Air* pārtrauc izmantot gaisa satiksmes līniju starp Kopenhāgenu un Stokholmu, saņemot par to kompensāciju, līgumu, kas noslēgts, lai kompensētu iepriekš minēto līgumu, saskaņā ar kuru SAS pārtrauca izmantot līniju Kopenhāgena–Venēcija, turpretim *Maersk Air* sāka sniegt pakalpojumus šajā līnijā, un līgumu, kurā paredzēts, ka SAS pārtrauc lidojumus līnijā Bilunda–Frankfurte.

81 Šie fakti ir neapstrīdami, jo lietas dalībnieki tos atzinuši administratīvajās procedūrās un prasītāja savā prasības pieteikumā ir skaidri norādījusi, ka tā neapstrīd Apstrīdētajā lēmumā minētos pārkāpumus.

82 Šī pamata pirmajā daļā, kuras mērķis ir pierādīt, ka konstatētie pārkāpumi bija kvalificējami kā “smagi”, nevis “sevišķi smagi”, prasītāja pēc būtības pārmet Komisijai, ka tā rīkojusies formāli, ņemot vērā tikai pārkāpumu raksturu, kaut arī no Komisijas lēmumu pieņemšanas prakses (lietas, kurās taisīti spriedumi “Lizīns”, “Bezšuvju tērauda caurules”, “Pilsētas siltumapgādes caurules”) un pastāvīgās judikatūras izriet: kā “sevišķi smagi” kvalificējami tikai tādi ar tirgu sadali saistīti pārkāpumi, kas pastāvīgi ietekmē visu kopējo tirgu vai vismaz ļoti ievērojamu tā daļu un kas faktiski būtiski ir kaitējuši konkurencei. Kaut arī pašās Pamatnostādnēs, protams, tirgus sadale ir minēta kā viens no “sevišķi smagiem” pārkāpumiem, tajās tomēr ir norāde tikai uz plaša mēroga un ilgtermiņa aizliegtu vienošanos. Prasītāja atsauca arī uz lēmumiem, ko Komisija pieņēmusi lietās, kurās taisīti spriedumi “Cements”, “Kartons” un “Sijas”.

83 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka “naudas soda apmēra noteikšanai pārkāpuma smagums jānovērtē, it īpaši ņemot vērā konkurencei radītos ierobežojumus, konkrēto uzņēmumu skaitu un to nozīmi tirgū, attiecīgo tirgus daļu, ko tie Kopienā kontrolē, kā arī tirgus stāvokli pārkāpuma izdarīšanas brīdī” (Tiesas 1970. gada 15. jūlija spriedums lietā 41/69 *ACF Chemiefarma*/Komisija, *Recueil*, 661. lpp., 176. punkts). Pastāvīgajā judikatūrā ir norādīts tikai tas, ka “[...] smagums jānovērtē, ņemot vērā konkurencei radītos ierobežojumus” (Pirmās instances tiesas 1997. gada 22. oktobra spriedums apvienotajās lietās T-213/95 un T-18/96 *SCK* un *FNK*/Komisija, *Recueil*, II-1739. lpp., 246. punkts, un spriedums “Lizīns”, 117. punkts). Tāpat arī savā 2003. gada 30. septembra spriedumā lietā *Michelin*/Komisija (T-203/01, *Recueil*, II-4071. lpp., 258. un 259. punkts) Pirmās instances tiesa ir atzinusi, ka pārkāpuma smagumu var noteikt, ņemot vērā prettiesiskās rīcības raksturu un priekšmetu, un atgādinājusi, ka “no pastāvīgās judikatūras (Pirmās instances tiesas 1999. gada 11. marta spriedums lietā T-141/94 *Thyssen Stahl*/Komisija, *Recueil*, II-347. lpp., 636. punkts, un 2001. gada 13. decembra spriedums apvienotajās lietās T-45/98 un T-47/98 *Krupp Thyssen Stainless* un *Acciai speciali Terni*/Komisija, *Recueil*, II-3757. lpp., 199. punkts) izriet, ka, nosakot naudas soda apmēru, ar rīcības priekšmetu saistītajiem apstākļiem var būt lielāka nozīme nekā apstākļiem, kuri attiecas uz rīcības sekām”.

- 84 Tādējādi pat gadījumā, kad ir jāņem vērā arī attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus lielums un ietekme tirgū, ja to ir iespējams noteikt, pārkāpuma raksturs ir būtisks kritērijs, novērtējot pārkāpuma smagumu.
- 85 It īpaši jautājumā par aizliegtu vienošanos, kas — kā šajā gadījumā — saistīta ar tirgu sadali, vispirms ir jāatgādina, ka Pamatnostādnēs ir paredzēts: “sevišķi smagi” pārkāpumi galvenokārt izpaužas kā horizontāli ierobežojumi, piemēram, karteļa cenas un tirgu sadales kvotas vai citas darbības, kas apdraud iekšējā tirgus pareizu darbību, un ka vienošanās par tirgu sadali minēta kā viens no tādas aizliegtas vienošanās piemēriem, kas EKL 81. panta 1. punkta c) apakšpunktā skaidri atzīta par nesaderīgu ar kopējo tirgu. Papildus būtiskiem konkurences izkropļojumiem, ko rada šādas aizliegtas vienošanās, tās izraisa šo tirgu nodalīšanu, ciktāl tās uzliek dalībniecēm pienākumu ievērot dažādu tirgu sadalījumu, kuri bieži vien ir nodalīti atbilstoši valstu robežām, tādējādi radot šķēršļus EK līguma galvenajam mērķim — Kopienas tirgus integrācijai. Šāda veida pārkāpumi, it īpaši, ja jautājums ir par horizontālu aizliegtu vienošanos, judikatūrā ir kvalificēti kā “īpaši smagi” vai “acīmredzami pārkāpumi” (Pirmās instances tiesas 1995. gada 6. aprīļa spriedums lietā T-148/89 *Tréfilunion/Komisija, Recueil*, II-1063. lpp., 109. punkts, un 1998. gada 15. septembra spriedums apvienotajās lietās T-374/94, T-375/94, T-384/94 un T-388/94 *European Night Services u.c./Komisija, Recueil*, II-3141. lpp., 136. punkts). Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, lai novērtētu pārkāpuma smagumu, Komisijai ir jāņem vērā ne tikai ar attiecīgo gadījumu saistītie apstākļi, bet arī konkrētā situācija, kādā noticis pārkāpums, un jāraugās, lai tās darbība būtu preventīva jo sevišķi attiecībā uz tāda veida pārkāpumiem, kuri īpaši kavē Kopienas mērķu īstenošanu (iepriekš 32. punktā minētais spriedums lietā *Musique Diffusion Française u.c./Komisija*, 106. punkts).
- 86 Prasītājas iebildums, saskaņā ar kuru attiecīgie pārkāpumi bija kvalificējami kā “smagi”, jo tikai pārkāpumus, kas ietekmē visu kopējo tirgu un kas ir ilgtermiņa pārkāpumi, var kvalificēt kā “sevišķi smagus”, ir jānoraida.

87 Pirmkārt, iebildumam trūkst tiesiskā pamatojuma. Pārkāpuma ilgums nav kritērijs, kas ļauj novērtēt smagumu, bet gan pārkāpuma smagumam pakārtots faktors, ko naudas soda apmēra noteikšanai paredz gan Regulas 12. panta 2. punkts, gan Pamatnostādnes. Attiecībā uz ģeogrāfisko mērogu apstākli, ka Pamatnostādnes kā “sevišķi smagu” pārkāpumu vienkāršs piemērs ir ietvertas norādes tikai uz pārkāpumiem, kas faktiski attiecas uz lielāko daļu dalībvalstu, nevar interpretēt kā tādu, kas nozīmē, ka tikai tāda ģeogrāfiskā mēroga pārkāpumus var kvalificēt kā sevišķi smagus. Turklāt, pat ja pieņem, ka lielākā daļa lēmumu vai judikatūras par pārkāpumiem, kas atzīti par “sevišķi smagiem”, ir attiekušies uz ģeogrāfiski ļoti plaša mēroga ierobežojumiem, ne Līgums, ne Regula, ne Pamatnostādnes, ne judikatūra tomēr neļauj uzskatīt, ka tikai tādus pārkāpumus var kvalificēt kā “sevišķi smagus”. Tieši pretēji — kā tas norādīts iepriekš, judikatūrā Komisijai ir atzīta plaša rīcības brīvība, kas izmantojama, nosakot pārkāpuma smagumu un naudas sodu atkarībā no vairākiem apstākļiem, kuri neveido saistošu vai izsmeļošu vērā ņemamo kritēriju sarakstu. Turklāt, saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, pati Komisijas lēmumu pieņemšanas prakse neveido atbilstošu tiesisko regulējumu naudas sodu noteikšanai konkurences jomā (skat. it īpaši Pirmās instances tiesas 2004. gada 13. janvāra spriedumu lietā T-67/01 *JCB Service/Komisija*, *Recueil*, II-49. lpp., 188. punkts).

88 Jebkurā gadījumā ir jānorāda, ka daži pārkāpumi ir kvalificēti kā “sevišķi smagi”, kaut gan tie nebija “ļoti plaša mēroga” tādā nozīmē, kā to uztver prasītāja. Lietā *Volkswagen* pieņemtajā lēmumā, par kuru tika iesniegta prasība par atcelšanu, ko Pirmās instances tiesa noraidīja (Pirmās instances tiesas 2000. gada 6. jūlija spriedums lietā T-62/98 *Volkswagen/Komisija*, *Recueil*, II-2707. lpp., kas apelācijas tiesvedībā apstiprināts ar Tiesas 2003. gada 18. septembra spriedumu lietā C-338/00 P *Volkswagen/Komisija*, *Recueil*, I-9189. lpp.), konkrētais pārkāpums bija kvalificēts kā “sevišķi smags”, kaut gan tas skāra vienīgi Itāliju, Vāciju un Austriju. Tāpat arī 2003. gada 21. oktobra spriedumā lietā T-368/00 *General Motors Nederland* un *Opel Nederland/Komisija* (*Recueil*, II-4491. lpp.) Pirmās instances tiesa ir apstiprinājusi Komisijas vērtējumu, saskaņā ar kuru kā “sevišķi smags” ir kvalificēts pārkāpums, kas saistīts ar jaunu *Opel* preču zīmes automašīnu tirgu Nīderlandē.

- 89 Jāuzsver, ka tikai vienas dalībvalsts teritoriju vai pat kādu mazāku tās daļu var uzskatīt par tādu, kas veido būtisku kopējā tirgus daļu EKL 82. panta nozīmē (skat. it īpaši Tiesas 1975. gada 16. decembra spriedumu apvienotajās lietās no 40/73 līdz 48/73, 50/73, no 54/73 līdz 56/73, 111/73, 113/73 un 114/73 *Suiker Unie u.c./Komisija, Recueil*, 1663. lpp., 371.–375. punkts, un 1991. gada 10. decembra spriedumu lietā C-179/90 *Merci convenzionali porto di Genova, Recueil*, I-5889. lpp., 15. punkts; Pirmās instances tiesas 2003. gada 17. decembra spriedumu lietā T-219/99 *British Airways/Komisija, Recueil*, 5917. lpp., 74.–117. punkts).
- 90 Otrkārt, iebildumam trūkst faktiskā pamatojuma, jo Apstrīdētajā lēmumā konstatētie pārkāpumi, kā norāda prasītāja, nav saistīti vienīgi ar Dāniju. Saskaņā ar Apstrīdētā lēmuma 91. apsvērumu ietekmētais ģeogrāfiskais tirgus sniedzas ārpus EEZ. Jāatgādina, ka Apstrīdētajā lēmumā ir konstatēts — papildus īpašiem nolīgumiem par tirgu sadali saistībā ar dažām starptautiskām līnijām aizliegtās vienošanās dalībnieces ir noslēgušas vispārēju nolīgumu par tirgu sadali, kurā paredzēts, ka SAS neveiks lidojumus no Jitlandes gaisa satiksmes līnijās, ko izmanto *Maersk Air*; un ka *Maersk Air* nevarēs sniegt pakalpojumus no Kopenhāģenas gaisa satiksmes līnijās, ko izmantoja vai vēlējās izmantot SAS. Tādējādi, iepriekš pārbaudot konkrētā tirgus ģeogrāfiskā mēroga novērtējuma pamatotību, pat ja līgums saistīts tikai ar gaisa satiksmes līnijām no Dānijas un uz to, ietekmētais ģeogrāfiskais tirgus aptver visu EEZ un pat teritorijas ārpus tās.
- 91 No tā izriet, ka iebildums, saskaņā ar kuru pārkāpumus, ņemot vērā to raksturu, nevarēja kvalificēt kā “sevišķi smagus”, ir jānoraida.

— Par attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu

- 92 Savukārt attiecībā uz kritēriju, kas saistīts ar attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu, prasītāja pēc būtības apgalvo, ka Komisija ir kļūdaini novērtējusi pārkāpumu ietekmi ģeogrāfiskā mērogā un ka tā pat nav norādījusi citus attiecīgos tirgus, izņemot trīs īpaši norādītās līnijas.

- 93 Pakārtoti ir svarīgi atgādināt, ka šis iebildums ir daļa no pamata, kas balstīts uz kļūdu, kura, iespējams, pieļauta, novērtējot pārkāpuma smagumu, un ka tas nav pamats, saskaņā ar kuru prasītāja apstrīd paša pārkāpuma esamību. Prasības mērķis, kā skaidri uzsvērusi prasītāja, nav apstrīdēt to, ka ir izdarīti pārkāpumi, kas — atbilstoši Apstrīdētā lēmuma 1. pantam, ko prasītāja nav lūgusi atcelt — izpaužas, pirmkārt, noslēgtajos nolīgumos, kuri attiecas uz trim konkrētām līnijām (Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte), otrkārt, noslēgtajā vispārējā nolīgumā par tirgu sadali, kurā paredzēts, ka SAS neveiks lidojumus no Jitlandes gaisa satiksmes līnijās, ko izmanto *Maersk Air*, un ka *Maersk Air* nevarēs sniegt pakalpojumus no Kopenhāgenas gaisa satiksmes līnijās, ko izmantoja vai vēlējās izmantot SAS, kā arī līgumā, kura mērķis bija nodrošināt, lai tiktu ievērots iekšzemes līniju sadalījums.
- 94 Šis iebildums, kas uzskatāms par attiecināmu tikai uz vispārējā nolīguma ģeogrāfiskā mēroga noteikšanu, lai varētu novērtēt pārkāpuma smagumu, ir jāanalizē, ņemot vērā iepriekš minēto.
- 95 Jāatgādina, ka Apstrīdētā lēmuma 90. apsvērumā ar nosaukumu “Attiecīgā tirgus ģeogrāfiskais mērogs” Komisija ir norādījusi, ka darbības pārtraukšana trijās līnijās no Dānijas un uz to (Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte) bija tirgus sadales visredzamākās sekas un ka visās citās gaisa satiksmes līnijās no Dānijas un uz to (līnijās no citām dalībvalstīm, EEZ valstīm un citām pasaules valstīm un/vai uz tām) vispārējais nolīgums par tirgu sadali traucēja izpausties konkurencei, kā tas būtu bijis pretējā gadījumā. Tādējādi SAS, kas ir lielākā aviosabiedrība Skandināvijas valstīs, bija dota garantija, ka *Maersk Air*, kas ir tās galvenais Dānijas konkurents lidojumos uz Dāniju un/vai no tās, nesāks izmantot līniju, kurā tā pati sniedza pakalpojumus no Kopenhāgenas, vai pat līniju, kurā tā nesniedza pakalpojumus, bet varētu vēlēties to darīt. Savukārt *Maersk Air* tika garantēts, ka SAS neradīs konkurenci līnijās, ko tā izmantoja uz Bilundu un no tās, kas ir otra lielākā Dānijas lidosta.

- 96 Tāpat arī Apstrīdētā lēmuma 98. apsvērumā Komisija ir norādījusi: “paredzot, ka *Maersk Air* neradīs konkurenci *SAS* līnijās uz Kopenhāģenu [un]/[vai] no tās un [ka] *SAS* neradīs konkurenci *Maersk Air* līnijās uz Bilundu [un]/[vai] no tās, starp *SAS* un *Maersk Air* noslēgtie horizontālie līgumi par sadali ierobežoja konkurenci ļoti daudzās gaisa satiksmes līnijās uz Dāniju [un]/[vai] no tās, to skaitā gaisa satiksmes līnijās starp Dāniju un pārējām dalībvalstīm, starp Dāniju un EEZ valstīm, kā arī starp Dāniju un pārējām pasaules valstīm. Ņemot vērā to, ka *SAS* un *Maersk Air* ir divas galvenās Dānijas aviosabiedrības un ka Kopenhāģena un Bilunda ir divas lielākās [šīs] valsts lidostas, šīs sadales sekas bija jūtamas visā EEZ un ārpus tās, pretēji tam, kas notika lietā “Grieķijas prāmji””. Kā jau norādīts Apstrīdētā lēmuma 1. apsvērumā, *SAS*, kas ir *Alliance Star* dalībniece, nodrošināja regulārus lidojumus uz 105 vietām pasaulē, proti, 40 — Skandināvijā, 56 — pārējā Eiropas daļā un 9 — ārpus Eiropas.
- 97 No tā izriet — lai gan ir skaidrs, ka konkrētie līgumi neietekmēja pilnīgi visu EEZ gaisa transporta satiksmi, prasītājas iebildums ir balstīts uz kļūdainu Apstrīdētā lēmuma interpretāciju, jo Komisija minētā lēmuma 91. apsvērumā vienkārši ir pamatoti atzinusi, ka pārkāpumi būtu ietekmējuši visu EEZ un teritorijas ārpus tās.
- 98 Neviens no prasītājas izvirzītajiem argumentiem neļauj apšaubīt šī novērtējuma pamatotību.
- 99 Vispirms, kā pamatoti norāda Komisija, frāze “ietekmētais ģeogrāfiskais tirgus” jāuzskata par sinonīmu frāzei “attiecīgais ģeogrāfiskais tirgus”, kas minēta Pamatnostādņu 1. punkta A apakšpunktā un Apstrīdētā lēmuma 90. un 91. apsvērumā. Lai gan prasītājas argumentācija nav īpaši skaidra, šķiet, ka tajā Komisijai ir pārņemts, ka tā ar “ietekmēto ģeogrāfisko tirgu” domājusi ģeogrāfisku apgabalu, kuru noteiktā veidā ietekmējušas pārkāpuma sekas. Šis arguments ir acīmredzami nepamatots, jo Pamatnostādņu 1. punkta A apakšpunktā ir precīzi norādīts, ka, novērtējot pārkāpuma smagumu, ir jāņem vērā attiecīgā tirgus ģeogrāfiskais mērogs.



Tādējādi Komisijai šajā ziņā nav precīzi jānosaka, kurš ir attiecīgais tirgus, bet gan tikai jānovērtē, cik plaša vai neliela ir viena vai vairāku attiecīgo tirgu ģeogrāfiskā teritorija. Turklāt, pat lai konstatētu pārkāpumu, Komisijai nav precīzi jānosaka attiecīgais tirgus, ja līgumu skaidrs mērķis bija ierobežot konkurenci, kā tas ir šajā gadījumā.

100 Prasītājas arguments, saskaņā ar kuru Komisija norādījusi tikai trīs īpašos līgumos paredzētos tirgus, ciktāl tā attiecīgā tirgus noteikšanai piemērojusi metodi "izlidošanas vieta/ielidošanas vieta", acīmredzami ir jānoraida.

101 Pirmkārt, kā jau izklāstīts iepriekš, Komisijai atbilstoši Pamatnostādņu 1. punkta A apakšpunktam nav precīzi jānosaka attiecīgais tirgus.

102 Otrkārt, šo pārējo tirgu definīcija izriet no Apstrīdētā lēmuma. Tā kā vispārējā nolīguma mērķis bija novērst attiecīgu aizliegtās vienošanās dalībnieču iespējamo konkurenci visās līnijās no Dānijas un uz to, ir skaidrs, ka attiecīgos "citus tirgus" veido visas "izlidošanas/ielidošanas" vietu kombinācijas saistībā ar Dāniju. Tādējādi ir jāuzskata, ka kopumā ir skartas visas ielidošanas vietas, ko lietas dalībnieces izmanto vai ko atbilstoši tiem pašiem vispārējā līguma par tirgu sadali noteikumiem tās vēlas izmantot no Kopenhāģenas vai Jitlandes, vai uz tām. Tādējādi, vispirms izklāstot šī vispārējā nolīguma par tirgu sadali mērķi, proti, pilnībā novērst aizliegtās vienošanās dalībnieču iespējamo konkurenci, Apstrīdētā lēmuma 43. apsvērumā Komisija ir pamatoti atzinusi, ka "sadarbība ietekmē[ja] ievērojamu, tomēr

nenoteiktu skaitu "izlidošanas/ielidošanas vietu" tirgu, kurā tiek nodrošināti valsts un starptautiskie regulārie pasažieru gaisa pārvadājumi uz Kopenhāģenu, kā arī Bilundu un no tām".

- 103 Pakārtoti Pirmās instances tiesa norāda, ka, atbilstoši Apstrīdētā lēmuma 27. apsvērumam, savā 1999. gada 8. marta paziņojumā aizliegtās vienošanās dalībnieces pašas ir norādījušas, ka "attiecīgais tirgus bija tirgus, kurā tika nodrošināti regulāri pasažieru gaisa pārvadājumi EEZ", un "precizējušas, ka nebija iespējams nošķirt dažas gaisa satiksmes līnijas vai dažas gaisa satiksmes līniju grupas un tās pārbaudīt atsevišķi, ņemot vērā, ka no tirdzniecības viedokļa līgums par sadarbību veidoja vienotu veselu".
- 104 Visbeidzot ir jāsecina, ka Apstrīdētais lēmums, kā tas izriet no iepriekš minētajiem apsvērumiem, — pretēji tam, ko apgalvo prasītāja — pilnībā atbilda EKL 253. pantā izvirzītajām prasībām norādīt pamatojumu.
- 105 No tā izriet, ka prasītājas argumenti, kas saistīti ar attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu, ir jānoraida.

— Par ietekmi uz tirgu

- 106 Prasītāja pēc būtības apgalvo, ka pārkāpumi faktiski tirgu ietekmēja nebūtiski vai pat neietekmēja vispār.

- 107 Šajā sakarā vispirms ir jānoraida vispārīgais arguments, kas nav precizēts un saskaņā ar kuru līgumiem nebija nekādas ietekmes, jo visas izmaiņas, ko katra aizliegtās vienošanās dalībniece veikusi savas satiksmes plānojumā, bija pamatotas ar ekonomiskiem un ar tirdzniecību saistītiem apsvērumiem. Jautājums būtībā ir tikai par vienkāršu, nepamatotu apgalvojumu, balstoties uz kuru nevar apstrīdēt secinājumus, kas izdarīti Apstrīdētajā lēmumā, lai noteiktu pārkāpumu rezultātā radušās sekas, kuru pastāvēšana netiek apstrīdēta.
- 108 Tāpat ir jāpārbauda dažādi argumenti, kas attiecas, pirmkārt, uz trim īpašiem līgumiem un, otrkārt, vispārēju nolīgumu par tirgus sadali.
- 109 Jautājumā par trim līnijām, kurās līguma puses izbeigušas darbību par labu otrai līguma pusei (*SAS* — līnijās Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte un *Maersk Air* — līnijā Stokholma–Kopenhāgena), nevar piekrist prasītājas argumentam, ka katrai lietas dalībniecei pirms līgumu noslēgšanas minētajās līnijās bija radušies zaudējumi, pat ja pieņem, ka šīs apstākļi būtu pierādīts. Pirmkārt, ir jāsecina, ka, neraugoties uz šiem zaudējumiem, lietas dalībnieces tomēr uzskatīja, ka ir nepieciešams vai vismaz vēlams noslēgt līgumus, ar ko tās attiecīgi uzņemas pienākumu pārtraukt darbību šajās trijās līnijās. Jautājums par to, vai tās būtu pārtraukušas darbību šajās līnijās gadījumā, ja nebūtu noslēgušas minētos līgumus, ir pilnībā hipotētisks, jo aizliegtās vienošanās dalībniecēm nebija dota rīcības brīvība izvēlēties — pārtraukt darbību vai ne. Otrkārt, tas vien, ka aviosabiedrībai konkrētajā brīdī rodas zaudējumi vienā no līnijām, nebūt nenozīmē, ka tā ir ieinteresēta pārtraukt darbību, ja vien tas nenotiek, ņemot vērā šīs līnijas nozīmi kopējā transporta tīklā, kurā tā sniedz pakalpojumus. Turklāt ir maz ticams, ka visas aviosabiedrības vienmēr gūst ienākumus visās savās satiksmes līnijās. Katrā ziņā prasītāja nav pierādījusi, ka aizliegtās vienošanās dalībnieces konkrēto darbību būtu nolēmušas pārtraukt atbilstošu ekonomisku apsvērumu dēļ, kas izriet no tajā laikā veiktās analīzes. Tieši pretēji — no Apstrīdētā lēmuma 66. apsvēruma, ko prasītāja nav apstrīdējusi, izriet, ka *Maersk Air* ir vienojusies ar *SAS* par darbības pārtraukšanu gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Stokholma, neveicot padziļinātu ekonomisko analīzi par minētās gaisa satiksmes līnijas izmantošanu pēc 1998./1999. gada ziemas sezonas.

- 110 Vispirms, attiecībā uz līgumu, kas saistīts ar līniju Kopenhāgena–Stokholma, ir jāatgādina, ka Apstrīdētā lēmuma 92.–94. apsvērumā Komisija ir atzinusi — *Maersk Air* darbību līnijā Kopenhāgena–Stokholma ir pārtraukusi 1999. gada 27. martā, 93. apsvērumā precizējot, ka, ņemot vērā tās apjomu pasažieru un lidojumu skaita ziņā, līnija Kopenhāgena–Stokholma ir viena no galvenajām līnijām Kopienā un ka saskaņā ar aprēķiniem šajā līnijā SAS bija paredzējusi savu tirgus daļu palielināt no [...] % gadā pirms līguma stāšanās spēkā līdz [...] %, sākot no 2000. gada maija. No Apstrīdētā lēmuma 46. apsvēruma izriet, ka *Maersk Air* pārtrauca kopīgu kodu izmantošanu ar aviosabiedrību *Finnair* (kas arī izmantoja šo gaisa satiksmes līniju), kura tā rezultātā 2000. gada maijā pārtrauca darbību šajā līnijā, un ar aviosabiedrībām *Alitalia* un *Swissair* (kuras neizmantoja šo gaisa satiksmes līniju). Šos faktus prasītāja neapstrīd. Tādējādi ir acīmredzams, ka līgums ļoti būtiski ietekmēja tirgu gan attiecībā uz pasažieriem, gan prasītāju un konkurējošām sabiedrībām.
- 111 Prasītāja tomēr šajā sakarā norāda, ka tā bija ieinteresēta, lai *Maersk Air* turpinātu izmantot šo līniju, veicot četrus lidojumus dienā, jo tā viena pati nevarēja ar peļņu izmantot visas savienojuma satiksmes iespējas starp Stokholmu un tās galveno platformu (“hub”) Kopenhāgenā.
- 112 Šis arguments noteikti ir jānoraida.
- 113 Pirmkārt, kā jau norādīts, prasītājai bija izdevīga *Maersk Air* darbības pārtraukšana, jo pēc *Maersk Air* darbības pārtraukšanas [minētajā līnijā] ievērojami palielinājās prasītājas tirgus daļa.
- 114 Otrkārt, šis spēcīgais arguments pierāda, ka, neraugoties uz iespējamo noslogotību, prasītāja varēja apmierināt daudz lielāku pieprasījumu.

- 115 Treškārt, Apstrīdētā lēmuma 67. apsvērumā Komisija ir atzinusi — pašas aizliegtās vienošanās dalībnieces uzskata, ka *SAS* ienākumi ievērojami pieaugtu, ja *Maersk Air* pārtrauktu darbību attiecīgajās līnijās, un Apstrīdētā lēmuma 94. apsvērumā ir atzinusi, ka “[s]arunu laikā dalībnieces, pamatojoties uz zināmu pasažieru skaitu un iespēju, ka cenas — 100 [...] Dānijas kronu apmērā — pieaugs, aprēķināja, ka tad, ja *Maersk Air* nesniegtu pakalpojumus līnijās uz Stokholmu un Oslo un no tām, *SAS* ikgadējie ienākumi palielinātos apmēram par DKK [...] (EUR [...])”. Turklāt, lai prasītāja neapstrīdētu šīs informācijas patiesumu, Komisija savai aizstāvībai ir precizējusi, ka šīs prognozes izrādījušās pareizas, jo *SAS*, kam 1998. gadā bija radušies zaudējumi 27 miljonu Zviedrijas kronu (SEK) apmērā, 2000. gadā guva ienākumus 156 miljonu SEK apmērā.
- 116 Ceturtkārt, ja prasītāja būtu bijusi ieinteresēta, lai *Maersk Air* turpina darboties attiecīgajā līnijā, ir jāatzīst, ka tā nevarētu izskaidrot faktu, kāpēc tā tomēr uzskatīja par vajadzīgu noslēgt līgumu par *Maersk Air* darbības pārtraukšanu attiecīgajā līnijā. Vēl jo vairāk — ir jāatzīst, ka, pirmkārt, no lietas materiāliem un it īpaši no Apstrīdētā sprieduma 49.–51. apsvēruma izriet, ka līnija Kopenhāgena–Stokholma bija galvenais apspriežamais jautājums sarunās par tirgus sadali, jo līgumi par darbības pārtraukšanu divās citās līnijās tika noslēgti tikai tāpēc, lai panāktu līdzvērtīgu kompensāciju, un ka, otrkārt, prasītāja norāda, ka neviena no aizliegtās vienošanās dalībniecēm nav pieņēmusi vai īstenojusi nevienu lēmumu, kas būtu pretrunā tās interesēm. Katra ziņā tas, ka prasītāja drīzāk bija ieinteresēta, lai *Maersk Air* turpina darboties līnijā — ja šis pieņēmums ir pareizs —, tikai apstiprina, ka līgums faktiski ietekmēja tirgu, un nav nozīmes tam, vai līgums prasītājas stāvokli ietekmēja labvēlīgi vai nelabvēlīgi. Tādējādi, ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāatzīst, ka līguma rezultātā šajā līnijā radušās *SAS* noslogotības dēļ daži pasažieri zaudēja iespēju par savu “galveno platformu” izvēlēties Stokholmu.
- 117 Runājot par īpašiem līgumiem, kas attiecas uz līnijām Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte, Komisija Apstrīdētā lēmuma 92. apsvērumā ir atzinusi, ka *SAS* ir pārtraukusi darbību šajās divās līnijās, lai kompensētu *Maersk Air* darbības pārtraukšanu līnijā Kopenhāgena–Stokholma. Pirmkārt, šie faktiskie apstākļi ir

neapstrīdami un tie norāda uz to, ka minēto līgumu rezultātā faktiski tika likvidēta jebkāda konkurence šajos divos tirgos. Otrkārt, ir jāsecina, ka prasītāja nav izteikusi nevienu argumentu, lai pierādītu, ka līgumi tomēr būtiski neietekmēja tirgu. Tieši pretēji — prasītājas apgalvojums, ka kopš veiktās pārbaudes aizliegtās vienošanās dalībnieces turpmāk sadarbojās tikai likumīgi un ka pasažieriem līgums bija izdevīgs, jo tika atklāta vai atkārtoti atklāta līnija starp Kopenhāģenu un Venēciju, tikai apstiprina to, ka konkrētie līgumi ietekmēja tirgu.

118 No tā izriet, ka prasītājas argumenti, kuru mērķis bija pamatot apgalvojumu, ka attiecībā uz trim norādītajām līnijām noslēgtie līgumi par tirgu sadali tirgu ietekmēja nebūtiski, ir jānoraida.

119 Attiecībā uz vispārējo nolīgumu par tirgu sadali ir jāatgādina, ka Apstrīdētā lēmuma 41.-43., 62., 69., 72. un 90. apsvērumā Komisija ir atzinusi — tā kā *Maersk Air* bija vienojusies ar SAS, ka neatklās jaunas gaisa satiksmes līnijas no Kopenhāģenas bez SAS piekrišanas, šis līgums ietekmēja visas gaisa satiksmes līnijas uz Kopenhāģenu un no tās un, tā kā SAS bija piekritusi neizmantot gaisa satiksmes līnijas uz Jitlandes, kurās jau iepriekš darbojās *Maersk Air*, līgums ietekmēja arī visas šīs līnijas. Komisija turklāt ir atzinusi, ka lietas dalībnieces bija vienojušās ievērot iekšzemes līniju sadalījumu un ka gaisa satiksmes pakalpojumi starp Kopenhāģenu un Bornholmu veido atsevišķu tirgu. Minētā lēmuma 72. apsvērumā Komisija ir norādījusi, ka gan trim īpašajiem līgumiem, gan vispārējam nolīgumam par tirgu sadali bija ar konkurenci pilnīgi nesaderīgs mērķis un ka to rezultātā tika būtiski ierobežota konkurence, precizējot, ka ietekme visā tirgū tomēr nebija vienāda, jo trīs īpašie līgumi apdraudēja faktisko konkurenci, turpretī vispārējais nolīgums ierobežoja iespējamo konkurenci starp aizliegtās vienošanās dalībniecēm, ciktāl katra no minētajām dalībniecēm bija apņēmusies neizmantot gaisa satiksmes līnijas no lidostas, ko paredzējusi izmantot otra dalībniece. Šajā sakarā Komisija piebilst — šis

ierobežojums izpaudās tādējādi, ka SAS bija galvenā aviosabiedrība līnijās uz Dāniju un no tās, turpretim *Maersk Air* bija tās galvenā Dānijas konkurente, ka gaisa pārvadājumi no Dānijas vai uz to tika veikti attiecīgi uz kādu no divām līgumā paredzētajām lidostām vai no tām un ka Kopenhāgena bija viena no trim SAS lidostu platformām, kaut gan *Maersk Air* šīs līnijas izmantoja galvenokārt no Kopenhāgenas un Bilundas lidostām vai uz tām.

120 Nav apstrīdams, ka šie apstākļi ir pietiekami, lai varētu uzskatīt, ka vispārējais nolīgums ietekmēja tirgu. Pirmkārt, prasītāja ir atzinusi, ka lietas dalībnieces ir noslēgušas šo līgumu un ka tām pat ir bijis nodoms to pildīt un, otrkārt, ka aizliegtās vienošanās dalībnieces faktiski ir pildījušas un ievērojušas šo vispārējo nolīgumu par tirgu sadali, vai vismaz prasītāja nav apstrīdējusi, ka atbilstoši minētajā līgumā paredzētajam līgumslēdzējas puses izvairījās izmantot gaisa satiksmes līnijas, kuras attiecīgi bija paredzējusi izmantot otra puse. Šajā sakarā Komisija Apstrīdētā lēmuma 42. apsvērumā ir atgādinājusi, ka pēc līguma stāšanās spēkā SAS pārtrauca darbību Bilundā un *Maersk Air* bija vienīgā sabiedrība, kas varēja atklāt jaunas gaisa satiksmes līnijas no Bilundas. Apstrīdētā lēmuma 23. apsvērumā minētais apstāklis, ka Komisija ir ieguvusi acīmredzamus pierādījumus līgumam par tirgu sadali gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Ženēva, nekonstatējot konkrētu pārkāpumu, jo Regula piemērojama tikai gaisa transportam starp EEZ lidostām, būtībā apstiprina tikai to, ka līgumi ietekmēja ne tikai trīs prasītājas norādītās līnijas, bet arī citas gaisa satiksmes līnijas.

121 Šajos apstākļos prasītājas iebildumam, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu vērtējumā, ciktāl tā pārkāpumu atzinusi par sevišķi smagu, apstiprinot, ka aizliegtā vienošanās ietekmējusi ne tikai trīs konkrētās līnijas, bet vēl arī citus tirgus, nesniedzot par to pierādījumus, jo šajā gadījumā līgums tika noslēgts tikai attiecībā uz šīm trim gaisa satiksmes līnijām, nevar piekrist, jo nāktos apšaubīt pat to, vai ir noslēgts vispārējs nolīgums par tirgu sadali.

- 122 Turklāt, tā kā atbilstoši Pamatnostādnēm, novērtējot pārkāpuma smagumu, tā konkrēta ietekme tirgū Komisijai ir jāņem vērā tikai tad, ja to iespējams noteikt, un tā kā vispārējā nolīgumā bija paredzēts novērst iespējamo konkurenci, kura konkrētā ietekme, izdarot pieņēmumus, ir grūti nosakāma, ir jāatzīst, ka Komisijai nebija precīzi jāpierāda aizliegtās vienošanās konkrētā ietekme uz tirgu un jānosaka tās apmērs, bet, pamatojoties uz to, Komisija varēja vienīgi novērtēt šādas ietekmes iespējamību.
- 123 Turklāt ir jānorāda prasītājas arguments, saskaņā ar kuru nekas neliecina, ka tad, ja nebūtu noslēgts vispārējs nolīgums par tirgu sadali, lietas dalībnieces būtu rīkojušās savādāk pārējās līnijās, izņemot līnijas Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte. Komisija Apstrīdētā lēmuma 100. apsvērumā ir pamatoti atzinusi:

“[...] *Maersk Air* nevarēja radīt konkurenci *SAS* līnijās, ko tā izmantoja no Kopenhāgenas, un pat līnijās, kurās *SAS* nedarbojās, bet varēja vēlēties darboties. Jautājums par to, vai *Maersk Air* būtu nostabilizējusi savu darbību šajās līnijās gadījumā, ja tai nebūtu saistošs ar *SAS* noslēgtais līgums, ir pilnībā hipotētisks, un nav nekāda iemesla to uzdot, jo *Maersk Air* praktiski tika liegta iespēja brīvi izlemt, vai uzsākt darbību gaisa satiksmes līnijās no Kopenhāgenas. Tas pats jānorāda attiecībā uz to, ka *SAS* nevarēja brīvi izvēlēties atklāt līnijas no Bilundas.”

- 124 Tāpat arī nevar piekrist prasītājas argumentam, ka aizliegtā vienošanās ļāva *Maersk Air* atklāt gaisa satiksmes līnijas Kopenhāgena–Kaira un Kopenhāgena–Atēnas, jo Apstrīdētā lēmuma 99. apsvērumā Komisija ir pamatoti norādījusi:

“[...] nekas nenorāda uz to, ka sadarbība ar *SAS* šajā ziņā bija nepieciešama. *Maersk Air* būtu varējusi izlemt darboties šajās līnijās neatkarīgi vai sadarbojoties ar citiem



pārvadātājiem, izņemot SAS. Pat ja kā attaisnojumu līguma pušu rīcībai pieņem, ka šīs līnijas varēja atklāt tikai tad, ja *Maersk Air* sadarbojās ar *SAS*, priekšrocības, ko guva pasažieri, kuri izmantoja minētās gaisa satiksmes līnijas, nevar atsvērt konkurences likvidāciju citos tirgus.”

- 125 Turklāt ir jāsecina — arguments, kas balstīts uz to, ka netika pārtraukts līgums par kodu sadali starp *Maersk Air* un *British Airways* gaisa satiksmes līnijā Kopenhāgena–Birmingema, nekādā veidā nepamato prasītājas viedokli, saskaņā ar kuru nolīgums par tirgu sadali ietekmēja tikai trīs konkrētos tirgus. Kā minēts Apstrīdētā sprieduma 19. apsvērumā, no pārbaudes gaitā iegūtajiem dokumentiem izriet, ka tika izlemts uzreiz nepārtraukt visus *Maersk Air* noslēgtos līgumus par kodu sadali un saglabāt dažus no tiem, lai nepievērstu sev uzmanību un “izvairītos no problēmām ar Komisiju”. Turklāt, saskaņā ar pašas prasītājas atzīšanos, *Maersk Air* un *SAS* sākumā mēģināja vienoties par šīs līnijas izmantošanu, un tikai kopš 2000. gada 29. oktobra, t.i., pēc Komisijas veiktās pārbaudes 2000. gada 15. un 16. jūnijā, aizliegtās vienošanās dalībnieces nolēma sākt savstarpēji konkurēt.

- 126 Lai pierādītu, ka vispārējais nolīgums par tirgu sadali neietekmēja tirgu, prasītāja visbeidzot atsauca uz sabiedrības *Lexecon* veikto pētījumu, kas liecina, ka līgums faktiski ir minimāli ietekmējis cenas līnijās no Dānijas. Papildus tam, ka šis prasītājas pasūtītais pētījums tika iesniegts tikai replikas iesniegšanai paredzētajā stadijā, prasītājai nepamatojot šo pierādījumu novēlotu iesniegšanu, kā to paredz Pirmās instances tiesas Reglamenta 48. panta 1. punkts, ir jāatgādina, ka konstatētais pārkāpums izpaužas kā tirgu sadale un tādējādi tas neattiecas tieši uz aizliegtās vienošanās dalībnieču noteiktajām cenām, un ka tās rīkojušās atbilstoši šim tirgu sadalījumam.

- 127 Turklāt ir jāuzsver, ka pētījums attiecas tikai uz līguma ietekmi uz *SAS* piedāvātajām cenām, kaut gan konkurences ierobežojumu klauzula bija abpusēja un tika panākta

vienošanās, ka SAS nesniegs pakalpojumus tajās līnijās uz Bilundu vai no tās, kuras izmanto *Maersk Air*. Ir skaidrs, ka gadījumā, ja līgums nebūtu noslēgts, SAS būtu varējusi radīt *Maersk Air* būtisku konkurenci. Ne pētījumā, ne prasītājas argumentos nav izklāstīti tādi apstākļi, kas pierādītu, ka līgumam šajā sakarā nebija nekādas ietekmes.

128 Jāatgādina — lai arī pētījuma mērķis ir pierādīt, ka SAS piedāvātās cenas līnijās no Dānijas, ko ietekmēja vispārējais līgums par tirgus sadali, nemainījās salīdzinājumā ar SAS piedāvātajām cenām līnijās no Zviedrijas un Norvēģijas, kuras nebija ietvertas minētajā līgumā, tajā tomēr ir salīdzinātas tikai tās cenas, kas piedāvātas 20 līnijās, kuras izvēlētas no SAS izmantotajiem 105 lidojumu galamērķiem, un tas nepierāda, ka konkurences nosacījumi ietekmētajos tirgos un neietekmētajos tirgos būtu līdzīgi. Pētījums turklāt liecina, ka cenas abos reģionos ir mainījušās atšķirīgi, līnijās no Dānijas piedāvātajām cenām paaugstinoties salīdzinājumā ar tām, kuras piedāvātas līnijās no Zviedrijas un Norvēģijas no 1996. līdz 1999. gadam, un pēc tam līdz 2000. gadam cenām samazinoties.

129 No iepriekš minētā izriet, ka prasītājas iebildumi, kuru mērķis ir pierādīt, ka Komisija ir kļūdaini novērtējusi pārkāpumu ietekmi uz tirgu, ir jānoraida.

130 Jebkurā gadījumā ir jāatgādina, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru Komisijai nav jāpierāda līguma konkrētā ietekme, ja tā mērķis ir acīmredzami nesaderīgs ar konkurenci. Šī sprieduma 83. punktā minētajā spriedumā lietā *Michelin/Komisija* (258. un 259. punkts), atbildot uz prasītājas argumentu par to, ka sākumsummai vajadzēja būt ievērojami augstākai, ņemot vērā pārkāpuma faktiskās sekas, Pirmās instances tiesa ir uzsvērusi, ka Komisija savā lēmumā nebija izpētījusi attiecīgo prettiesisko darbību konkrētas sekas un ka tai nebija jāveic šāda izpēte, un ka tad, ja arī Komisija kaut kādā veidā ir izteikusi viedokli par prettiesiskās rīcības sekām, pārkāpuma smagums tika noteikts, pamatojoties uz prettiesisko darbību raksturu un

priekšmetu. Pirmās instances tiesa turklāt ir atgādinājusi, ka, nosakot naudas soda apmēru, lielāka nozīme var būt apstākļiem, kas attiecas uz rīcības priekšmetu, nekā tiem, kuri attiecas uz rīcības sekām. Šī sprieduma 83. punktā minētā sprieduma lietā *Thyssen Stahl*/Komisija 635. un 636. punktā Pirmās instances tiesa ir atzinusi:

“[...] lai konstatētu [EOTKL] 65. panta 1. punkta pārkāpumu, nav jāpierāda, ka attiecīgajai rīcībai bija ar konkurenci nesaderīgas sekas. Tas pats attiecas uz gadījumu, kad tiek uzlikts naudas sods atbilstoši [EOTKL] 65. panta 5. punktam. No tā izriet, ka līguma vai saskaņoto darbību iespējamā ietekme uz parastajiem konkurences noteikumiem nav noteicošais kritērijs, vērtējot atbilstošo naudas soda apmēru. Kā Komisija pamatoti norādījusi, apstākļiem, kas attiecas uz tīšas rīcības aspektu un tādējādi tās priekšmetu, var būt daudz lielāka nozīme nekā tiem, kuri attiecas uz tās sekām [...], it īpaši, ja tās saistītas ar būtībā smagiem pārkāpumiem, piemēram, cenu noteikšanu un tirgu sadali.”

- 131 Šajā gadījumā nevar apstrīdēt to, ka attiecīgajiem līgumiem bija acīmredzami ar konkurenci nesaderīgs mērķis, jo tajos bija paredzēta tirgus sadale.

— Par salīdzinājumu ar lietu “Grieķijas prāmji”

- 132 Attiecībā uz argumentu, kas balstīts uz salīdzinājumu ar lietu “Grieķijas prāmji”, kurā Komisija pārkāpumu kvalificējusi kā “smagu”, nevis “sevišķi smagu”, vispirms ir jāatgādina, ka, atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai, Komisijas iepriekšējā lēmumu pieņemšanas prakse pati par sevi neveido tiesisko regulējumu naudas sodu noteikšanai konkurences jomā, ņemot vērā, ka tas iekļauts Regulā Nr. 17 vai līdzīgās šīs nozares regulās, piemēram, šajā gadījumā — Regulā un Pamatnostādnēs (šī sprieduma 75. punktā minētais spriedums lietā *LR AF 1998*/Komisija, 234. un 337. punkts, un šī sprieduma 83. punktā minētais spriedums lietā *Michelin*/Komisija, 254. punkts). Tas, ka Komisija iepriekš ir uzskatījusi, ka konkrēta veida pārkāpumi bija kvalificējami kā “smagi”, neliedz tai vēlāk tos kvalificēt kā “sevišķi smagus”, ja

izrādās, ka tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu Kopienas konkurences politikas īstenošanu (iepriekš 32. punktā minētais spriedums lietā *Musique Diffusion française* u.c./Komisija, 105.–108. punkts, un spriedums lietā “Lizīns”, 56. punkts).

- 133 No tā izriet, ka, pamatojoties uz salīdzinājumu ar lietu “Grieķijas prāmji”, kurā Komisija pārkāpumu kvalificējusi kā “smagu”, nevar pierādīt, ka attiecīgo pārkāpumu šajā lietā Komisija nedrīkstēja kvalificēt kā “sevišķi smagu”.
- 134 Jāsecina, ka jebkurā gadījumā, pamatojoties uz lietu salīdzinājumu, nevar pierādīt, ka attiecīgie pārkāpumi bija kvalificējami kā “smagi”.
- 135 Lēmums “Grieķijas prāmji” ne vien bija saistīts ar līgumu par cenu trijās jūras satiksmes līnijās starp Patrām (Grieķija) un trim Itālijas ostām, nevis — kā tas ir šajā gadījumā — konkrētiem līgumiem par noteiktām līnijām, kas iekļautas arī vispārējā nolīgumā par tirgu sadali, bet — kā Apstrīdētā lēmuma 98. apsvērumā pamatoti norādījusi Komisija — ir jāatgādina arī tas, ka lietā “Grieķijas prāmji” konstatētie pārkāpumi saistībā ar cenas noteikšanu bija daudz vieglāki nekā šajā gadījumā.
- 136 Pirmkārt, minētajā lietā aizliegtās vienošanās dalībnieces īstenoja tikai daļu no prettiesiskajiem līgumiem un bija pakļautas cenu konkurencei, piedāvājot atlaides.

137 Otrkārt, Grieķijas iestādes laika posmā, kad notika pārkāpums, iedrošināja pārvadātājus noligtās cenas paaugstināt, ievērojot inflācijas likmes robežas, lai Kopienas iekšējās jūras satiksmes jomā likmes saglabātos vienas no viszemākajām Kopienā. Prasītāja nekādi nav pierādījusi, ka šajā gadījumā būtu bijis tāpat.

138 Treškārt, ja pasažieru skaita ziņā trīs līnijas, attiecībā uz kurām tika konstatēts pārkāpums lietā “Grieķijas prāmji” (Ankona–Patras, Bari–Patras un Brindizi–Patras), bija tāda paša mēroga līnijas kā Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte, tad tomēr ir jāatgādina, ka šajā gadījumā tirgu sadalījums starp SAS un *Maersk Air* ietekmēja arī vairākas citas līnijas. Rikojoties tā, lai *Maersk Air* neradītu konkurenci SAS līnijās uz Kopenhāgenu un/vai no tās un lai SAS neradītu konkurenci *Maersk Air* līnijās uz Bilundu un/vai no tās, starp SAS un *Maersk Air* noslēgtie horizontālie līgumi par tirgu sadali ierobežoja konkurenci ļoti daudzās gaisa satiksmes līnijās uz Dāniju un/vai no tās, to skaitā gaisa satiksmes līnijās starp Dāniju un citām dalībvalstīm, starp Dāniju un EEZ dalībvalstīm un starp Dāniju un pārējām pasaules valstīm. Ņemot vērā to, ka SAS un *Maersk Air* ir divas galvenās Dānijas aviosabiedrības un ka Kopenhāgena un Bilunda ir divas lielākās valsts lidostas, šīs sadales sekas bija jūtamas visā EEZ un ārpus tās, pretēji tam, kas notika lietā “Grieķijas prāmji”.

139 Papildus ir jānorāda, ka lēmumā “Grieķijas prāmji” Komisija uzskatīja — līgums par cenām būtībā veidoja sevišķi smagu pārkāpumu, un tikai īpašu apstākļu dēļ tā pārkāpumu atzina par “smagu”. Kā izriet no lēmuma “Grieķijas prāmji” 148. apsvēruma, trīs faktori, kuru rezultātā Komisija mikstināja pārkāpuma smagumu, šajā gadījumā nepastāv. Prasītāja neapstrīd to, ka šajā gadījumā nepastāv divi pirmie faktori (proti, līguma puses, neraugoties uz līgumu, bija pakļautas cenu konkurencei un valsts iestāžu izdarītā spiediena dēļ likmes saglabājās kā vienas no viszemākajām Kopienā). Prasītāja tomēr nepamatoti atsauca uz trešo faktoru, kā

atzīts iepriekš šajā spriedumā, jo šajā gadījumā izdarītajam pārkāpumam ir ģeogrāfiski plašāks mērogs nekā tam, par kuru uzlikts sods lēmumā “Grieķijas prāmji”.

#### Secinājums par pārkāpumu kvalifikāciju

- 140 No iepriekš minētā izriet, ka lieta “Grieķijas prāmji” ne tikai nav atbilstošs pamats, lai pārkvalificētu šajā gadījumā izdarītos pārkāpumus, bet, tieši pretēji, drīzāk apstiprina, ka pārkāpums ir pamatoti kvalificēts kā “sevišķi smags”, jo, pirmkārt, īpaši nosacījumi, kas ļāva mikstināt pārkāpuma smagumu lietā “Grieķijas prāmji”, šajā gadījumā nav izpildīti un, otrkārt, šiem pārkāpumiem acīmredzami ir daudz plašāks ģeogrāfiskais mērogs.
- 141 Šajos apstākļos Komisija, ņemot vērā pārkāpuma raksturu, attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu un pārkāpuma ietekmi uz tirgu, ir pamatoti atzinusi, ka *SAS* un *Maersk Air* izdarījušas sevišķi smagu pārkāpumu.
- 142 Pamatojoties uz pārējiem prasītājas izvirzītajiem argumentiem, šo vērtējumu nevar apšaubīt.
- 143 Vispirms — attiecībā uz argumentu, saskaņā ar kuru Komisijas noteiktā naudas soda sākumsumma *Maersk Air* EUR 14 miljonu apmērā nozīmēja, ka pārkāpums kvalificējams kā “smags”, nevis “sevišķi smags”, jo par pārkāpumiem, kas kvalificējami kā “sevišķi smagi”, Pamatnostādnēs noteiktais minimālais naudas sods

ir 20 miljoni EUR, ir jāatgādina, ka naudas soda apmērs ir atkarīgs no pārkāpuma smaguma, nevis otrādi. Kā atzīts iepriekš šajā spriedumā, Komisija Apstrīdētā lēmuma 102. apsvērumā ir pamatoti atzinusi, ka starp SAS un *Maersk Air* noslēgtais līgums par tirgu sadali bija sevišķi smags pārkāpums.

<sup>144</sup> Attiecībā uz argumentu, ka prasītāja pārkāpumu rezultātā nav prettiesiski guvusi ienākumus un Komisija tādējādi nevarēja piemērot Pamatnostādņu noteikumu, atbilstoši kuram “pamatapmēru var palielināt gadījumā, ja nepieciešams palielināt sodu, lai tas būtu lielāks par pārkāpuma rezultātā prettiesiski gūtās peļņas apmēru”, vispirms ir jāatgādina, ka šis iebildums izriet gan no kļūdainas Pamatnostādņu, gan Apstrīdētā lēmuma interpretācijas. Iespēja palielināt sodu, lai tas pārsniegtu pārkāpuma rezultātā prettiesiski gūtās peļņas apmēru, Pamatnostādņu 2. punkta piektajā ievilkumā paredzēta tāpēc, lai ņemtu vērā atbildību pastipriņošus apstākļus, nevis lai novērtētu pārkāpuma smagumu. Kā skaidri norādīts Apstrīdētā lēmuma 116. apsvērumā, Komisija uzskatīja, ka šajā gadījumā nepastāvēja atbildību pastipriņoši apstākļi un līdz ar to nepalielināja prasītājam uzlikto naudas sodu prettiesiski gūto ienākumu dēļ. No tā izriet, ka iebildums ir jānoraida.

<sup>145</sup> Pirmās instances tiesa minēto argumentu tomēr pārbaudis, nevis lai pierādītu, ka pārkāpums nebija kvalificējams kā “sevišķi smags”, bet kā atsevišķu pamatu, saskaņā ar kuru prasītājam uzliktais naudas sods bija pārmērīgi augsts, jo tas balstīts uz kļūdainu pieņēmumu, ka *Maersk Air* darbības pārtraukšana līnijā Kopenhāgena–Stokholma prasītājam ļāva gūt papildu ikgadējus ienākumus [...] DKK apmērā.

<sup>146</sup> Šajā sakarā ir jāatgādina, ka atbilstoši judikatūrai (iepriekš 75. punktā minētais spriedums lietā *CMA CGM u.c./Komisija*, 340. punkts, un iepriekš 64. punktā minētais spriedums lietā *Deutsche Bahn/Komisija*, 217. punkts) tas, ka uzņēmums pārkāpuma rezultātā nav guvis nekādu peļņu, nav šķērslis, lai šim uzņēmumam uzliktu naudas sodu, tādējādi nodrošinot naudas soda preventīvo raksturu (Tiesas 1997. gada 17. jūlija spriedums lietā *C-219/95 P Ferriere Nord/Komisija, Recueil*, I-4411. lpp., 46. un 47. punkts). No tā izriet — lai noteiktu naudas soda apmēru,

Komisijai nav jāpierāda, ka pārkāpuma rezultātā attiecīgajiem uzņēmumiem prettiesiski radās priekšrocības, ne arī attiecīgā gadījumā jāņem vērā tas, ka konkrētā pārkāpuma rezultātā nav gūta nekāda peļņa (Pirmās instances tiesas 2000. gada 15. marta spriedums apvienotajās lietās T-25/95, T-26/95, no T-30/95 līdz T-32/95, no T-34/95 līdz T-39/95, no T-42/95 līdz T-46/95, T-48/95, no T-50/95 līdz T-65/95, no T-68/95 līdz T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 un T-104/95 *Cimenteries CBR u.c./Komisija, Recueil*, II-491. lpp., turpmāk tekstā — “spriedums “Cements””, 4881. punkts).

147 Atbilstoši Pamatnostādņu 5. punkta b) apakšpunktam, kurā iekļautas vairākas vispārīgas piezīmes, “atkarībā no apstākļiem un pēc aprēķinu veikšanas [...] jāņem vērā noteikti objektīvi dati, piemēram, konkrētā ekonomiskā situācija, ekonomiskās vai finansiālās priekšrocības, ko, iespējams, guvuši pārkāpuma izdarītāji [...], lai beigās noteiktu paredzētos naudas soda apmērus”. Jau iepriekš ir atzīts, ka šādi norādījumi tomēr nenozīmē, ka Komisijai, nosakot naudas soda apmēru, turpmāk būtu pienākums katrā gadījumā pierādīt ar attiecīgo pārkāpumu saistītās finansiālās priekšrocības, lai noteiktu naudas soda apmēru. Tie vienkārši liecina par Komisijas vēlēšanos šo apstākli ņemt vērā jau iepriekš, kā arī balstīties uz to, aprēķinot pamatu naudas soda apmēru, ja vien to var kaut vai tikai aptuveni novērtēt (spriedums “Cements”, 4885. punkts).

148 Tādējādi vispirms ir jāpārbauda, vai Apstrīdētajā lēmumā, nosakot pārkāpuma smagumu, ir faktiski ņemti vērā ienākumi, ko aizliegtās vienošanās dalībnieces guvušas pārkāpumu rezultātā.

149 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka 92. un 93. apsvērumā ar nosaukumu “Pārkāpuma faktiskās sekas”, kas iekļauti sadaļā, kura attiecas uz pārkāpuma smagumu, Komisija vispirms ir konstatējusi, ka “redzamākās pārkāpuma sekas bija šādas: *Maersk Air* pārtrauca darbību līnijā Kopenhāgena–Stokholma [...], *SAS* pārtrauca darbību līnijā Kopenhāgena–Venēcija un gaisa satiksmes līnijā Bilunda–Frankfurte [...]. Līnijā Kopenhāgena–Stokholma *SAS* bija paredzējusi savu tirgus daļu palielināt no [...] % līdz [...] %”. Šīs sekas ir neapstrīdamas un pierāda, ka *SAS* pārkāpuma rezultātā nenoliedzami ir guvusi ienākumus, palielinot savu tirgus daļu. Komisija Apstrīdētā lēmuma 94. apsvērumā norāda: “sarunu laikā dalībnieces, pamatojoties uz zināmu



pasaziēru skaitu un iespēju, ka DKK 100 [...] atbilstošās cenas pieaug, aprēķināja, ka tad, ja *Maersk Air* nesniegtu pakalpojumus līnijās uz Stokholmu un Oslo vai no tām, SAS ikgadējie ienākumi palielinātos apmēram par DKK [...] (EUR [...])”, un 95. apsvērumā — “tā kā starp SAS un *Maersk Air* noslēgtais vispārējais nolīgums par tirgu sadali ietekmē ļoti daudzas gaisa satiksmes līnijas uz Dāniju un no tās, Komisija uzskata, ka pārkāpumu rezultātā gūtie ienākumi krietni pārsniedz šos aprēķinus”. Atbilstoši iepriekš minētajam var uzskatīt, ka Komisija zināmā mērā ir ņēmusi vērā ienākumus, ko aizliegtās vienošanās dalībnieces guvušas pārkāpumu rezultātā, ievērojot to, ka šo elementu nevar uzskatīt par naudas soda noteikšanas sākumsummu, bet tikai par faktoru, kas ņemts vērā, nosakot pārkāpuma smagumu, un tādējādi tam varēja būt liela nozīme naudas soda aprēķināšanā.

150 Prasītāja apstrīd to, ka pārkāpuma rezultātā tās ikgadējie ienākumi būtu pieauguši apmēram par DKK [...].

151 Šajā sakarā, pirmkārt, ir jāatgādina — Apstrīdētā lēmuma 94. apsvērumā ir norādīts tikai tas, ka “sarunu laikā dalībnieces aprēķināja [...]”. Tādējādi runa nav par aprēķinu, ko izdarījusi Komisija, bet gan aprēķinu, ko pašas dalībnieces noteikušas ar līgumiem saistīto sarunu laikā.

152 Otrkārt, kā izriet no Apstrīdētā lēmuma 53. apsvēruma, šis aprēķins ir iekļauts par projektu atbildīgās grupas (*SAS/Maersk Air*) 1998. gada 25. augusta sanāksmes protokolā. Pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, jautājums tādējādi nav par “*Maersk [Air]*” pārstāvja vienkāršu piezīmi”, bet gan sanāksmes, kurā piedalījās arī SAS, protokolu.

- 153 Treškārt, kaut arī prasītāja apstiprina, ka šis aprēķins bija iekļauts *Maersk Air* sagatavotajā dokumentā un ka *SAS* to nav atzinusi, no atbildēm uz Pirmās instances tiesas rakstveida jautājumiem tomēr izriet, ka šis dokuments bija pievienots iebildumu paziņojumam un ka lietas dalībnieces ir atzinušas paziņojumā izklāstītos faktus un pārkāpumus.
- 154 Ceturtkārt, prasītāja apgalvo, ka informācija ir pretrunā tam, ka cenu izmaiņas līnijā Kopenhāgena–Stokholma neatšķirās no cenu izmaiņām līdzīgās līnijās, uz kurām aizliegtā vienošanās neattiecās. Šis apgalvojums ir noraidīts jau apsvērumos par pārkāpuma faktisko ietekmi, jo nevar uzskatīt, ka līnijas Kopenhāgena–Oslo un Stokholma–Oslo aizliegtā vienošanās neskāra, ņemot vērā, pirmkārt, vispārējo nolīgumu par tirgu sadali un, otrkārt, to, ka, atbilstoši 1998. gada 25. augusta sanāksmes protokolam, kas izklāstīts Apstrīdētā lēmuma 53. apsvērumā, *Maersk Air* uzņēmās saistības neveikt lidojumus no Oslo un uz to.
- 155 Piektkārt, prasītāja savā replikā apgalvo, ka aprēķinātā summa DKK [...] apmērā bija jāsamazina uz DKK [...], jo līgums par tirgu sadali neattiecās uz gaisa satiksmes līniju Kopenhāgena–Oslo. Kā pamatoti uzsver Komisija, šo argumentāciju nevar pieņemt, jo tās mērķis ir apšaubīt vispārēja līguma par tirgu sadali pastāvēšanu vai šī nolīguma [ģeogrāfisko] piemērojamību un prasītāja nav apstrīdējusi ne faktiskos apstākļus, ne pārkāpumus. Prasītāja turklāt nav atbilstoši tiesību aktiem pierādījusi, ka līgums par tirgu sadali neattiecās uz minēto gaisa satiksmes līniju.
- 156 Sestkārt, iebildums jebkurā gadījumā ir jānoraida, jo prasītāja apstrīd tikai to, ka tā pārkāpuma rezultātā būtu guvusi kādus ienākumus, tomēr nekādus pierādījumus par to neiesniedzot. Kā norādīts iepriekš šajā spriedumā, Komisija, prasītājai neiebilstot, tieši pretēji ir uzsvērusi, ka lietas dalībnieču aprēķini izrādījušies pareizi, jo *SAS*, kam 1998. gadā radās zaudējumi 27 miljonu DKK apmērā, nākamajā gadā guva ienākumus 36 miljonu DKK apmērā un 2000. gadā — 156 miljonu DKK apmērā.

157 No visa iepriekš minētā izriet, ka pamats, kas balstīts uz apgalvojumu, saskaņā ar kuru pārkāpumi bija jākvalificē kā “smagi”, nevis “sevišķi smagi”, ir jānoraida.

— Par apgrozījuma ņemšanu vērā

158 Izvirzot pirmo pamatu, prasītāja pārmet Komisijai, ka tā naudas sodu aprēķinājusi, pamatojoties uz apgrozījumu, kaut gan Pamatnostādnēs uz to nav nevienas norādes, un ka tā pieļāvusi kļūdu, jo SAS grupas kopējo apgrozījumu salīdzinājusi ar *Maersk Air* kopējo apgrozījumu, neņemot vērā, ka *Maersk Air* bija daļa no *A. P. Møller* grupas.

159 Jāsecina, ka šis iebildums nav saistīts ar pirmo pamatu, kas attiecas uz pārkāpuma smaguma noteikšanu. Pirmās instances tiesa to tomēr pārbaudīs vēlāk kā atsevišķu pamatu.

160 Sākumā ir jāatgādina, ka ar Pamatnostādnēm tika ieviesta jauna metode naudas sodu aprēķināšanā. Ja iepriekš Komisija naudas sodu aprēķināja proporcionāli konkrētā uzņēmuma apgrozījumam, Pamatnostādnes vairāk ir balstītas uz principu par konkrētas summas noteikšanu, sākumsummu turpmāk nosakot absolūtos skaitļos atkarībā no pārkāpuma smaguma, ko pēc tam palielina atkarībā no ilguma un visbeidzot koriģē atbilstoši atbildību pastiprinošiem vai mīkstinošiem apstākļiem. Šī metode ir skaidri atzīta judikatūrā (skat. it īpaši sprieduma lietā “Grafīta elektrodi” 189.–193. punktu). Pamatnostādnēs paredzētajā metodē apgrozījums ir mazāk nozīmīgs kritērijs naudas soda koriģēšanai, ņemot vērā summas, kas paredzētas Pamatnostādnēs attiecībā uz dažādu kategoriju pārkāpumiem (“sīkāki”, “smagi” un “sevišķi smagi”).

161 Pretēji tam, ko apgalvo prasītāja, Komisija — kā tas izriet no Apstrīdētā lēmuma 87.–103. apsvēruma — nav izmantojusi uz attiecīgu apgrozījumu balstītu aprēķināšanas metodi, bet gan balstījusi uz pārkāpuma kvalifikāciju, kas šajā gadījumā atzīts par “sevišķi smagu”, un pēc tam atbilstoši Pamatnostādnēm Apstrīdētā lēmuma 104.–106. apsvērumā ņēmusi vērā katra uzņēmuma prettiesiskās rīcības faktiskās sekas, novērtējot, ka uzņēmumi bijuši dažāda lieluma.

162 Tādējādi, uzskatot, ka lietas dalībnieces ir izdarījušas viena veida pārkāpumu, un neraugoties uz līgumam raksturīgo līdzsvaru, ciktāl līgumā principā bija paredzēts abiem uzņēmumiem radīt vienāda apmēra ienākumus, Komisija atbilstoši Apstrīdētā lēmuma 104. apsvērumam ir ņēmusi vērā šādus faktorus:

“ — SAS ir Skandināvijas galvenā aviosabiedrība, savukārt *Maersk Air* ir daudz mazāka sabiedrība. 2000. gadā SAS apgrozījums bija 4,917 miljardi EUR, bet *Maersk Air* — 458,6 miljoni EUR (t.i., 10,7 reizes mazāks). Apgrozījums 757,6 miljonu EUR apmērā, ko SAS guvusi, darbojoties Dānijā, ir 1,65 reizes lielāks nekā attiecīgais *Maersk Air* apgrozījums,

— līgums faktiski nostiprināja SAS ietekmīgo stāvokli tirgū: pirmkārt, tas ļāva šai sabiedrībai savā pakalpojumu tīklā iekļaut līnijas, kurās lietas dalībnieces sadarbojās, ievērojot kodu sadali (SAS ieviesa savu kodu *Maersk Air* līnijās, kaut gan *Maersk Air* neizmantoja savu kodu SAS līnijās); otrkārt, SAS pastāvīgo klientu programmu bija iespējams izmantot *Maersk Air* līnijās, gan lai iegūtu punktus, gan lai par tiem saņemtu biļetes.”

163 Tā rezultātā Komisija Apstrīdētā lēmuma 105. apsvērumā ir atzinusi, ka “SAS izdarītie pārkāpumi [bija] daudz smagāki nekā *Maersk Air* izdarītie pārkāpumi”, bet tas tomēr nenozīmē, ka “šīm divām sabiedrībām uzliktā naudas soda apmērs skaidri atspoguļo [ja] apgrozījuma atšķirības”. Ņemot vērā aizliegtās vienošanās dalībnieču atšķirīgo lielumu un nepieciešamību noteikt pietiekami preventīvus naudas sodus, Apstrīdētā lēmuma 106. apsvērumā Komisija noteica naudas sodu aprēķināšanas sākumsummu, t.i., 35 miljonus EUR SAS un 14 miljonus EUR *Maersk Air*.

164 No šīs Apstrīdētā lēmuma daļas izriet, ka — pretēji tam, ko apgalvo prasītāja — Komisija naudas sodu nav aprēķinājusi, pamatojoties vairāk uz kopējo apgrozījumu, nevis uz attiecīgajā tirgū, proti — Dānijā, veikto kopējo apgrozījumu, bet gan, aprēķinot naudas sodu, Komisija ir ņēmusi vērā abu veidu apgrozījumus, lai zināmā mērā noteiktu sākumsummu vienādu pārkāpumu izdarījušajām aizliegtās vienošanās dalībniecēm uzliedzamā naudas soda noteikšanai.

165 Šajā sakarā ir jāatgādina — no judikatūras izriet, ka Komisijai ir rīcības brīvība, nosakot naudas sodu, un, ņemot vērā lietas īpašos apstākļus, tā it īpaši var izmantot vienu vai otru apgrozījumu. Tādējādi Pirmās instances tiesa, atgādinot, ka vienīgā tiešā norāde uz apgrozījumu ir iekļauta Regulas Nr. 17 15. panta 2. punktā un attiecas uz maksimālo summu, ko naudas soda apmērs nedrīkst pārsniegt, un ka šī summa ir saprotama kā tāda, kas attiecas uz kopējo apgrozījumu (iepriekš 32. punktā minētais spriedums lietā *Musique Diffusion française* u.c./Komisija, 119. punkts), atzina, ka “attiecībā uz šo [maksimālo] summu Komisija principā var noteikt naudas sodu, balstoties uz apgrozījumu pēc savas izvēles, ņemot vērā ģeogrāfisko mērogu un attiecīgās preces (spriedums “Cements”, 5023. punkts), un tai nav pienākuma ņemt vērā tieši kopējo apgrozījumu vai to apgrozījumu, kas veikts ģeogrāfiskajā tirgū vai konkrēto preču tirgū”, un ka tad, “ja Pamatnostādnes neparedz naudas soda aprēķināšanu, pamatojoties uz noteiktu apgrozījumu, tās neiestājas arī pret šāda apgrozījuma ņemšanu vērā ar nosacījumu, ka Komisijas veikto izvēli neietekmē acīmredzama kļūda vērtējumā” (spriedums “Grafīta elektrodi”, 195. punkts).

- 166 No tā izriet, ka, nosakot naudas soda apmēru, Komisija var ņemt vērā apgrozījumu pēc savas izvēles, ja vien tas šķiet atbilstoši, ņemot vērā lietas apstākļus. Turklāt saskaņā ar judikatūru Komisijai, nosakot naudas soda apmēru gadījumā, ja naudas sodi tiek uzlikti vairākām sabiedrībām, kas ir iesaistītas vienā un tajā pašā likumpārkāpumā, nav pienākuma nodrošināt, lai galīgais naudas soda apmērs atspoguļotu visas atšķirības starp šīm sabiedrībām saistībā ar to kopējo apgrozījumu (iepriekš 75. punktā minētais spriedums lietā *CMA CGM u.c./Komisija*, 385. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 167 Tā kā prasītāja nav pierādījusi nedz to, ka Komisija būtu pieļāvusi acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nedz arī to, kādā veidā Komisijas izvēle būtu neatbilstoša, tad tās iebildums ir jānoraida.
- 168 Papildus ir jāatzīmē, ka sākumsumma naudas soda aprēķināšanai *SAS* bija 35 miljoni EUR un *Maersk Air* — 14 miljoni EUR, kas, attiecīgi, ir 4,62 % un 3,05 % no to apgrozījuma saistībā ar Dāniju vai 0,7 % un 3,05 % no to kopējā apgrozījuma. Ja ņem vērā apgrozījumu saistībā ar Dāniju, tad prasītāja ir sodīta nedaudz bargāk nekā *Maersk Air* (4,62 % salīdzinājumā ar 3,05 %), savukārt, ja ņem vērā kopējo apgrozījumu, prasītāja ir sodīta mazāk bargi nekā *Maersk Air* (0,7 % salīdzinājumā ar 3,05 %). Pirmkārt, no Apstrīdētā lēmuma izriet, ka Komisija ir balstījies uz divu veidu apgrozījumu — ņemot vērā, ka Komisijai arī ir šādas tiesības — un, otrkārt, aizliegtās vienošanās dalībnieces izdarīja vienu pārkāpumu un abas no tā guva vienādus ienākumus, un Pamatnostādnes ir balstītas uz principu par konkrētas summas noteikšanu, saskaņā ar kuru naudas sods tiek piemērots, pamatojoties uz pārkāpuma smagumu, nevis attiecīgo sabiedrību apgrozījumu; šajā lietā nešķiet, ka izmantotā sākumsumma balstītos uz acīmredzamu kļūdu vērtējumā, nedz arī ka tā būtu pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam.

169 Šķiet, ka prasītāja apstrīd argumentu, ka Komisija ir ņēmusi vērā kopējo apgrozījumu, nevis apgrozījumu saistībā ar Dāniju. Šajā sakarā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisija, aprēķinot naudas sodu sabiedrībai, var it īpaši ņemt vērā sabiedrības lielumu un ekonomisko ietekmi (iepriekš 32. punktā minētais spriedums lietā *Musique Diffusion française* u.c./Komisija, 120. punkts, un Pirmās instances tiesas 2001. gada 13. decembra spriedums lietā T-48/98 *Acerinox*/Komisija, *Recueil*, II-3859. lpp., 89. un 90. punkts). Attiecībā uz aizliegtās vienošanās dalībnieču finansiālajām iespējām, judikatūrā ir atzīts, ka ir izmantojams kopējais apgrozījums (Tiesas 2000. gada 16. novembra spriedums lietā C-291/98 P, *Sarrió*/Komisija, *Recueil*, I-9991. lpp., 85. un 86. punkts). Tā kā Komisija nav balstījusies vienīgi uz kopējo apgrozījumu, šis arguments ir jānoraida.

170 Visbeidzot, attiecībā uz prasītājas neskaidri izteiktā pamata mērķi apstrīdēt to, ka Komisija nav ņēmusi vērā *Maersk Air* piederību *A. P. Møller* grupai, pietiek atzīt — kā pareizi norāda Komisija —, ka, no vienas puses, pārējie *A. P. Møller* grupas dalībnieki darbojās citās, ar gaisa pārvadājumiem nesaistītās nozarēs, piemēram, jūras pārvadājumu un enerģētikas nozarē, un, no otras puses, Komisija ir ņēmusi vērā *Maersk Air* piederību šai grupai, Apstrīdētā lēmuma 118. punktā noraidot atbildību mīkstinājošo apstākli attiecībā uz pirmo pārkāpumu. Jebkurā gadījumā, pat pieņemot, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu par labu *Maersk Air*, neņemot vērā tās piederību *A. P. Møller* grupai, šis apstāklis nevar būt atbilstošs iemesls prasītājai uzliktā naudas soda samazināšanai, jo nekas neliecina par to, ka būtu pieļauta nelikumība viena lietas dalībnieka labā.

171 No iepriekš minētā izriet, ka saistībā ar pirmo pamatu izklāstītā motivācija un argumenti ir jānoraida.

*Par otro pamatu, kas balstīts uz kļūdu pārkāpuma ilguma vērtējumā*

## Lietas dalībnieku argumenti

- 172 Prasītāja apgalvo, ka nav pareizi novērtēts pārkāpuma ilgums, kas, saskaņā ar Komisijas vērtējumu, atbilst laika posmam no 1998. gada 5. septembra līdz 2001. gada 15. februārim.
- 173 Attiecībā uz pārkāpuma sākuma datumu prasītāja norāda, ka ziņojumu par situāciju 1998. gada 5. septembrī attiecībā uz iespējamo līgumu starp *SAS* un *Maersk Air* — lai arī tas atgādina pamatlīgumu par daudziem jau iepriekš izpildītiem punktiem — nevar uzskatīt par nolīgumu EKL 81. panta nozīmē. Tas, ka *SAS* un *Maersk Air* vienojās par tirgus sadali, ir cieši saistīts ar 1998. gada 8. oktobra līgumu par sadarbību un nepastāv šķirti no šī līguma. Prasītāja apgalvo, ka ziņojums par situāciju 1998. gada 5. septembrī nav nedz nolīgums, nedz arī saskaņota darbība, jo tajā norādīta tikai viena iespējamā darbība nākotnē, kuras izpilde nozīmē galīgā nolīguma noslēgšanu. Līdz ar to pārkāpumi varēja sākties ne ātrāk kā dienā, kad starp pusēm tika noslēgts līgums par sadarbību, proti, 1998. gada 8. oktobrī.
- 174 Turklāt prasītāja savā replikā apgalvo — lai cik ilgs arī nebūtu pārkāpums, Komisijai, nosakot naudas soda apmēru, ir jākonstatē, cik ilgi līgumam bijusi ar konkurenci nesaderīga ietekme, to salīdzinot ar pārkāpuma ilgumu. Lai kādi arī nebūtu Pirmās instances tiesas secinājumi par attiecīgā līguma ilgumu, pirms 1998. gada 8. oktobra tam nevarēja būt nekādas ar konkurenci nesaderīgas ietekmes.



- 175 Attiecībā uz pārkāpuma beigu datumu prasītāja apstiprina, ka pēc Komisijas 2000. gada 15. jūnijā veiktās pārbaudes uz vietas tā uzreiz izbeidza jebkuru EKL 81. panta 1. punktam pretēju rīcību attiecībā uz *Maersk Air*. Prasītāja norāda, ka šajā ziņā visas ar *Maersk Air* paredzētās tikšanās tika atceltas vai arī tās tika kontrolētas — tās iekšējie un ārējie juriskonsulti sniedza atzinumu par to, ciktāl paredzamie līgumi ar *Maersk Air* ir pieļaujami.
- 176 Katrā gadījumā *Maersk Air* 2000. gada 21. augusta Komisijai un SAS adresētajā vēstulē skaidri pauda apņemšanos izbeigt visa veida sadarbību saistībā ar cenu noteikšanu vai tirgus sadali.
- 177 Prasītāja vērš uzmanību uz to, ka tādi konkurences noteikumu pārkāpumi kā tirgus sadale ir izbeidzami, vienkārši atceļot ierobežojumus, par kuriem lietas dalībnieces ir vienojušās, un ka aizliegtās vienošanās dalībniecēm nav aktīvi jāveic pasākumi, atsākot darbību tirgū, kas rada zaudējumus.
- 178 Ņemot vērā *Maersk Air* kā vienas no nolīguma pusēm vienpusējo atteikšanos no nolīguma, no 2000. gada 21. augusta EKL 81. pantu vairs nevarētu piemērot pat tad, ja SAS šajā brīdī būtu gribējusi turpināt līguma izpildi.
- 179 Prasītāja uzskata, ka Komisija nevarēja atteikties kā pierādījumu ņemt vērā *Maersk Air* 2000. gada 21. augusta vienpusējo paziņojumu par atteikšanos, jo šajā dienā tā vēl nebija iesniegusi iebildumu paziņojumu. Tādēļ nebūtu loģiski, ja Komisija piešķirtu nozīmi vēstulei, ko SAS nosūtīja *Maersk Air* 2001. gada 15. februārī, vienlaikus neņemot vērā līdzīgu vēstuli, ko 2000. gada 21. augustā *Maersk Air* nosūtīja SAS. Šāda [dokumenta] neņemšana vērā nozīmētu, ka Komisija nepilda savu pienākumu ņemt vērā tai sniegto informāciju.

180 Prasītāja uzskata, ka līdz ar to Komisija ir pieļāvusi kļūdu, piemērojot naudas soda paaugstinājumu 25 %, nevis 17 % apmērā, kas bija jāpiemēro, ja būtu ņemts vērā laika posms no 1998. gada 8. oktobra līdz 2000. gada 15. jūnijam.

181 Komisija uzskata, ka otrais arguments nav pamatots.

#### Pirmās instances tiesas vērtējums

182 Prasītāja apstrīd Komisijas prasījumus attiecībā uz pārkāpuma sākuma un beigu datumu.

183 Jāatzīst, ka Komisija kā pārkāpuma sākuma datumu ir pamatoti ņēmusi vērā 1998. gada 5. septembri. Faktiski ziņojumā par situāciju 1998. gada 5. septembrī, kas izklāstīts Apstrīdētā lēmuma 50. apsvērumā, ir norādīts:

“Tā kā kodu sadale un *Maersk Air* dalība *Eurobonus CPH-STO* tiek uzskatīta par neiespējamu vismaz 1. posmā (1999. gada vasara — 1999./2000. gada ziema) un, iespējams, vēl ilgākā laikposmā un ņemot vērā iespējamību, ka var tikt celta prasība un/vai Eiropas Savienība var pieprasīt informāciju par sadarbību starp *Maersk Air* un *SAS*, ja visi pamatnolīgumā paredzētie elementi tiek izpildīti vienlaikus, sākot no

1999. gada vasaras, mēs parakstām pamat nolīgumu, grozot atsevišķas mutiskās vienošanās daļas [..]. Tādējādi pašreiz līgums attiecas uz šādiem punktiem:

a) 1999. gada 28. martā *Maersk Air* pārtrauks izmantot *CPH-STO* un *CPH-GVA*.”

184 No šī dokumenta skaidri izriet, ka jau 1998. gada 5. septembrī lietas dalībnieces noslēdza līgumu, kaut arī tas tika izpildīts vēlāk, it īpaši, lai neradītu Komisijas aizdomas, un ka šajā brīdī aizliegtās vienošanās dalībnieces zaudēja savu neatkarību.

185 Jāpiebilst, ka prasītājas arguments, ka šī tirgus sadale bija cieši saistīta ar 1998. gada 8. oktobra līgumu par sadarbību, ir noraidāms, jo prasītāja šajā sakarā nav iesniegusi nekādus pierādījumus.

186 Tāpat arguments, ka Komisijai bija jāņem vērā pārkāpuma ietekmes ilgums, nevis paša pārkāpuma ilgums, ir acīmredzami nepamatots, jo vienkārša dalība nolīgumā, kura priekšmets ir konkurences ierobežošana, pārkāpjot EKL 81. panta 1. punktu, jau ir šīs normas neizpilde neatkarīgi no šī līguma veiksmīgas izpildes (Tiesas 1989. gada 11. jūlija spriedums lietā 246/86 *Belasco* u.c./Komisija, *Recueil*, 2117. lpp., 15. punkts).

187 Visbeidzot, no Apstrīdētā lēmuma 108. apsvēruma izriet, ka *Maersk Air* atbildē uz iebildumu paziņojumu atzina, ka pārkāpumi sākās 1998. gada 5. septembrī.

- 188 No tā izriet, ka pamats, kas attiecas uz kļūdu, nosakot pārkāpuma sākuma dienu, noteikti ir jānoraida.
- 189 Papildus Pirmās instances tiesa norāda, ka pārkāpums, šķiet, ir sācies daudz agrāk, it īpaši tādēļ, ka lietas dalībnieces 1998. gada 5. septembrī vienojās par atsevišķu mutiskās vienošanās daļu grozīšanu. Tāpat *Maersk Air* 1998. gada 8. janvāra dokumentā, kas minēts Apstrīdētā lēmuma 22. apsvērumā, ir norādīts uz 1998. gadā notikušām sarunām un aizliegtās vienošanās dalībnieču kopējo pamatmērķi — noteikt, kuras gaisa satiksmes līnijas katra no tām izmantos, — un tāpat tajā ir arī norādīts, ka SAS pieprasa, lai *Maersk Air* “samazina gaisa satiksmes līniju skaitu no Kopenhāgenas līdz skaitam, par kuru dalībnieces vienojušās”.
- 190 Attiecībā uz pārkāpuma beigu datumu prasītāja, pirmkārt, apgalvo, ka Komisijai bija jāņem vērā pārbaūžu datums, t.i., 2000. gada 15. jūnijs, jo šajā dienā jebkāda aizliegta rīcība tika izbeigta.
- 191 Šis arguments ir jānoraida.
- 192 Pirmkārt, šajā ziņā prasītāja neiesniedza nevienu pierādījumu, bet tikai norādi, ka, sākot no šī brīža, visas paredzētās tikšanās ar *Maersk Air* ir atceltas vai arī notiks juriskonsultu klātbūtnē.

- 193 Otrkārt, pat ja pieņemtu, ka “aizliegtās tikšanās” vairs nenotika, tas nepierādītu, ka tika izbeigti noslēgtie un izpildītie nolīgumi par tirgu sadali.
- 194 Treškārt, prasītājas juriskonsultu klātbūtne nav uzskatāma par šo tikšanos pilnīga likumīguma nodrošinājumu. Šajā sakarā ir jānorāda — it īpaši no Apstrīdētā lēmuma 89. apsvēruma izriet, ka aizliegtās vienošanās dalībnieču advokāti apzināti sadarbojās, pildot aizliegto vienošanos. Par projektu atbildīgo personu 1998. gada 14. augusta sapulces protokolā ir minēts, ka “tās dokumentu daļas, kurās ir pārkāpts [EKL] [81.] pants, pat tajos gadījumos, kad nav iespējams panākt rakstisku nolīgumu, tomēr ir jānoformē rakstveidā un tiem ir jāglabājas pie abu lietas dalībnieču advokātiem [..]”. Saskaņā ar citu protokolu SAS pārstāvis pauž bažas par to, ka “ziņojums par situāciju turpina pastāvēt pašreizējā formā”, un vēlas, lai “tas tiek grozīts un atsevišķas daļas tiek svītrotas, kā to ierosinājuši advokāti [..]”.
- 195 Otrkārt, prasītāja apgalvo, ka *Maersk Air* 2000. gada 21. augusta vēstules Komisijai un SAS skaidri apliecina *Maersk Air* apņemšanos izbeigt jebkādu sadarbību.
- 196 Jebkurā gadījumā nevar uzskatīt, kas šīs vēstules izbeidz līgumu vai ir pierādījums tā izbeigšanai.
- 197 No vienas puses, 2000. gada 21. augusta vēstulē Komisijai *Maersk Air* vienkārši norāda: “kā jau minēts 2000. gada 10. augusta tikšanās laikā, *Maersk Air* [..] tūlīt pārtrauca jebkuru sadarbību ar SAS jautājumā par tirgus sadali un cenu noteikšanu”

un "ši vēstule [ir devusi] iespēju apstiprināt šo *Maersk Air* nostāju [..]". Tādējādi, kā Komisija jau ir pareizi izklāstījusi Apstrīdētā lēmuma 112. apsvērumā, šī vēstule nekādi neietekmē nolīguma esamību un tā nepierāda, ka *Maersk Air* būtu faktiski atteikusies no šiem līgumiem ar *SAS*.

198 No otras puses, 2000. gada 21. augusta *SAS* adresētajā vēstulē *Maersk Air* raksta:

"Labas pārvaldības nolūkā ar šo informējam, ka *Maersk Air* [..] ir apstiprinājusi Eiropas Komisijai, ka tā nekādā veidā nesadarbojas ar *SAS* jautājumā par horizontālo cenu noteikšanu vai tirgus sadali".

199 Šajā *SAS* adresētajā vēstulē nav skaidri un nepārprotami norādīta vēlme līgumus izbeigt. Kā Komisija uzsvērusi Apstrīdētā lēmuma 112. apsvērumā, to pat varētu "interpretēt kā mēģinājumu vēlreiz apstiprināt *SAS* iepriekšējos *Maersk Air* oficiālos paziņojumus [..] Komisijai", jo "tajā laikā lietas dalībnieces vēl nebija pārliecinātas par to, kādu nostāju Komisija paudīs iebildumu paziņojumā".

200 Tādējādi Komisija pamatoti secināja, ka pārkāpumi varēja beigties tikai 2001. gada 15. februārī vai, agrākais, tiklīdz prasītāja paziņoja *Maersk Air*; ka neuzskata, ka tai ir saistoši nolīgumi par tirgus sadali. Šī secinājuma pamatotība izriet no *SAS* 2001. gada 4. aprīļa atbildes uz iebildumu paziņojumu, kurā teikts: "tiklīdz 2001. gada 2. februārī

saņemtajā iebildumu paziņojumā bija pilnībā norādīta SAS līdzdalības pakāpe pārkāpumos, sabiedrības izpilddirektors [...] [2001. gada 15. februāra vēstulē] paziņoja savam *Maersk Air* kolēģim, ka jebkuras vienošanās, kas nav ietvertas līguma par sadarbību piemērošanas jomā, nav un nekad nav bijušas spēkā”.

201 No iepriekš minētā izriet, ka otrais pamats noteikti jānoraida.

*Par trešo pamatu, kas balstīts uz kļūdu atbildību mikstinošu apstākļu vērtējumā*

Par pirmo daļu, kas attiecas uz SAS sadarbību ar Komisiju

— Lietas dalībnieku argumenti

202 Prasītāja apgalvo, ka Komisija par sadarbību tai nepamatoti noteica naudas soda samazinājumu tikai 10 % apmērā, vienlaikus *Maersk Air* noteiktā naudas soda apmēru samazinot par 25 %, kaut gan, pēc prasītājas uzskatiem, nebija reālas atšķirības starp abu aizliegtās vienošanās dalībnieču vēlmi sadarboties ar Komisiju un, ja šāda atšķirība ir konstatēta, tai ir tikai gadījuma raksturs. Prasītāja norāda, ka uz vietas veiktās pārbaudes laikā tā pilnībā sadarbojās ar Komisiju un bija Komisijas

rīcībā, lai atbildētu uz visiem tās uzdotajiem jautājumiem. Prasītāja piebilst, ka — pretēji tam, kā tas notika pēkšņās pārbaudes laikā *Maersk Air* telpās — pārbaude tika veikta SAS vadošās amatpersonas klātbūtnē, kura aktīvi palīdzēja Komisijai, tādējādi prasītājam nebija nekāda iemesla aicināt Komisiju veikt atkārtotu pārbaudi.

203 Prasītāja uzskata, ka tā ir sniegusi Komisijai noderīgu informāciju. Pēc prasītājas uzskatiem, tai vajadzēja noteikt lielāku naudas soda samazinājumu, ņemot vērā šādus apstākļus:

- no pārbaūžu sākuma SAS skaidri izteica vēlmi sadarboties un ļoti palīdzēja pārbaudes veicējiem;
- atbildot uz 2000. gada 1. augusta informācijas pieprasījumu un vēlāk procedūras laikā, SAS sniedza “papildu dokumentus”, to skaitā pat konfidenciālus dokumentus, pamatojoties uz kuriem bija konstatējama SAS vaina un kuri uzskatāmi pierādīja pārkāpuma esamību;
- aizliegtās vienošanās dalībnieces kopīgi nosūtīja papildu paziņojumu par grozījumiem, kas izdarīti pēc sākotnējā paziņojuma, un grozījumiem, ko lietas dalībnieces viena otrai piedāvāja veikt vēlāk;
- 2000. gada 27. oktobrī SAS iesniedza Komisijai dokumentu, kurā izklāstīja savu nostāju, kas ļautu izprast atsevišķus aizliegtās vienošanās aspektus;



- nolūkā mazināt šādu pārkāpumu atkārtošānās iespējamību, *SAS Valde*, saņemot iebildumu paziņojumu, mēģināja konstatēt, kāpēc un kā varēja rasties konkurences noteikumu pārkāpumi;
  
- 2001. gada 15. februāra vēstulē *SAS* skaidri darīja zināmu *Maersk Air*, ka visas vienošanās, kas nav ietvertas līguma par sadarbību piemērošanas jomā, nav un nekad nav bijušas spēkā;
  
- 2001. gada 7. martā pēc tikšanās ar Komisiju jautājumā par pārkāpumu ilgumu lietas dalībnieces sniedza kopīgu paziņojumu, kurā vēlreiz apstiprināja, ka visi pārkāpumi ir izbeigti;
  
- tiekoties ar Komisiju 2001. gada 23. martā, *SAS* apstiprināja, ka neapstrīd faktiskos apstākļus, atzīst, ka ir pārkāpusi EKL 81. pantu, un atsakās izvirzīt argumentus mutvārdu procesa laikā.

<sup>204</sup> Prasītāja uzskata, ka Komisija nav pienācīgi pamatojusi atšķirīgo attieksmi, kas saistīta ar abām aizliegtās vienošanās dalībniecēm noteikto naudas soda samazinājumu.

<sup>205</sup> Komisija apstrīd prasītājas argumentu pamatotību.

## — Pirmās instances tiesas vērtējums

206 Vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar Apstrīdētā lēmuma 125. apsvērumu Komisija ir uzskatījusi par lietderīgu samazināt *Maersk Air* uzliktā naudas soda apmēru par 25 % un *SAS* uzliktā naudas soda apmēru par 10 %, piemērojot Paziņojuma par sadarbību D sadaļas 2. punktu. Savukārt lietas dalībniecēm netika piešķirts nekāds [naudas soda] samazinājums saskaņā ar minētā paziņojuma B sadaļu (kas ļauj piešķirt naudas soda apmēra samazinājumu līdz pat 75 %), jo neviena no tām Komisijai neziņoja par slepeno aizliegto vienošanos, pirms tika uzsākta 2000. gada 15. jūnija pārbaude, nedz arī saskaņā ar minētā paziņojuma C sadaļu (kas ļauj noteikt naudas soda apmēra samazinājumu no 50 % līdz 75 %), jo Komisijas rīcībā jau bija pietiekami pierādījumi procedūras uzsākšanai. Prasītāja neapstrīd šos Apstrīdētā lēmuma elementus.

207 Jāatgādina, ka šajā sakarā Paziņojuma par sadarbību D sadaļā ir paredzēts:

“1. Ja sabiedrība sadarbojas, pat neizpildot B un C sadaļu noteikumus, tā var saņemt 10 % līdz 50 % samazinājumu no naudas soda, kas tai būtu uzlikts gadījumā, ja tā nebūtu sadarbojusies.

2. Tā it īpaši var būt šādos gadījumos:

— ja pirms iebildumu paziņojuma nosūtīšanas sabiedrība sniedz Komisijai informāciju, dokumentus vai citus pierādījumus, kas apstiprina veiktā pārkāpuma esamību;

— ja pēc iebildumu paziņojuma saņemšanas sabiedrība informē Komisiju, ka tā neapstrīd faktus, ar kuriem Komisija ir pamatojusi apsūdzību.”

208 Komisija ir atzinusi, ka nedz SAS, nedz *Maersk Air* nav apstrīdējušas iebildumu paziņojumā ietvertos faktiskos apstākļus un tādēļ tām tika piešķirts naudas soda samazinājums saskaņā ar Paziņojuma par sadarbību D sadaļas 2. punktu.

209 Turpretim minētā paziņojuma D sadaļas 2. punkta pirmo ievilkumu Komisija piemēroja tikai attiecībā uz *Maersk Air*; Apstrīdētā lēmuma 123. apsvērumā norādot:

“— pēc pārbaudes uz vietas *Maersk Air* piedāvāja Komisijas dienestiem organizēt tikšanos ar [*Maersk Air* pārstāvi], kas jau bija atbrīvots no darba *Maersk Air*. [Šim *Maersk Air* pārstāvim] bija svarīga loma *Maersk Air* un SAS sarunās 1998. gadā. Šī tikšanās notika *Maersk Air* biroja telpās 2000. gada 22. jūnijā, un šajā dienā *Maersk Air* iesniedza Komisijas pārstāvjiem “privātus dokumentus”, kurus [*Maersk Air* pārstāvis] glabāja pie sevis mājās Kopenhāgenā. Šie dokumenti palīdzēja Komisijai restaurēt sarunu gaitu un precīzu aizliegtās vienošanās apjomu;

— turpretim SAS sniegtā informācija tikai apstiprināja to, ko Komisija jau zināja. Pretēji *Maersk Air* iesniegtajiem dokumentiem, SAS “papildu dokumentus” neiesniedza uzreiz pēc pārbaudes, bet gan tikai pēc informācijas pieprasījuma.”

- 210 No tā izriet, ka prasītājam (10 %) un *Maersk Air* (25 %) piešķirtā naudas soda samazinājuma atšķirība izriet no papildu 15 % samazinājuma, ko Komisija piešķir tikai *Maersk Air*. Šis konkrētās trešā pamata daļas priekšmets ir tas, ka netika piešķirts minētais naudas soda papildu samazinājums sakarā ar sadarbību.
- 211 Pamatojot šo iebildumu, prasītāja norāda, ka aizliegtās vienošanās dalībnieces vienlīdz vēlējas sadarboties un ka tā pilnībā sadarbojās ar Komisiju.
- 212 Šis apstākļis — pat pieņemot, ka tas ir pierādīts — jebkurā gadījumā nav atbilstīgs. Sabiedrības vēlmei sadarboties vien nav nozīmes. Paziņojuma par sadarbību D sadaļas 2. punkta pirmais ievilkums paredz naudas soda samazinājumu tikai tam uzņēmumam, kas “sniedz Komisijai informāciju, dokumentus vai citus pierādījumus, kas apstiprina izdarīto pārkāpumu”, nevis sabiedrībai, kas vienkārši vēlas sadarboties vai kas tikai sadarbojas ar Komisiju.
- 213 Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru naudas soda samazinājums sakarā ar sadarbību administratīvās procedūras laikā ir pamatots tikai tad, ja konkrētā uzņēmuma rīcība ļauj Komisijai vieglāk konstatēt pārkāpuma esamību un — attiecīgajā gadījumā — to izbeigt (Tiesas 2000. gada 16. novembra spriedums lietā C-297/98 P *SCA Holding/Komisija, Recueil*, I-10101. lpp., 36. punkts, un spriedums “Lizins”, 300. punkts). Turklāt, novērtējot uzņēmumu sadarbību, Komisijai ir jāievēro vienlīdzīgas attieksmes princips (iepriekš 83. punktā minētais spriedums lietā *Krupp Thyssen Stainless* un *Acciai speciali Terni/Komisija*, 237. punkts, un spriedums “Lizins”, 308. punkts).

214 No Apstrīdētā lēmuma 123. apsvēruma pirmā ievilkuma izriet, ka saskaņā ar norādēm Paziņojumā par sadarbību tas, ka *Maersk Air* iesniedza Komisijai dokumentus (turpmāk tekstā — “privātie dokumenti”), palīdzēja tai restaurēt sarunu gaitu un precīzu aizliegtās vienošanās apjomu, un tāpēc Komisija tai piešķīra naudas soda papildu samazinājumu.

215 Prasītājas argumentam, ka varēja konstatēt atšķirību starp sadarbību ar prasītāju un sadarbību ar *Maersk Air*, ir pilnībā gadījuma raksturs, ko apliecina fakts, ka atšķirībā no *Maersk Air* telpās notikušās pārbaudes pārbaude prasītājas telpās tika veikta, klātesot atbildīgajai amatpersonai, kura ļāva Komisijai neveikt atkārtotu pārbaudi, un šis arguments ir Apstrīdētā lēmuma kļūdainas interpretācijas rezultāts. Pretēji prasītājas ieteikumam, Komisija tai piešķīra naudas soda papildu samazinājumu nevis tādēļ, ka *Maersk Air* uzaicināja Komisiju vēlāk ierasties vēlreiz, lai saņemtu paskaidrojumus, bet gan tādēļ, ka tā Komisijai nodeva dokumentus, kuri ļāva precīzi noteikt nolīgumu piemērošanas jomu.

216 Savukārt Komisija atteica prasītājai šo naudas soda samazinājumu divu iemeslu dēļ:

— pirmkārt, SAS sniegtā informācija tikai apstiprināja to, kas Komisijai jau bija zināms;

— otrkārt, SAS papildu dokumentus iesniedza nevis uzreiz, bet tikai pēc informācijas pieprasījuma.

- 217 Jāatzīst, ka prasītāja, apstrīdot abu iemeslu pamatotību, uz kuriem balstīts atteikums noteikt naudas soda apmēra papildu samazinājumu, nav iesniegusi nevienu konkrētu pierādījumu.
- 218 No vienas puses, tā neapstrīd to, ka iesniedza dokumentus tikai pēc informācijas pieprasījuma. Taču ir jāatgādina, ka saskaņā ar judikatūru, ja sadarbība izmeklēšanā izpaužas kā darbības, kas nepārsniedz Regulas Nr. 17 11. panta 4. un 5. punktā vai līdzīgās nozaru regulu normās noteiktos uzņēmumu pienākumus, tad tā nevar būt naudas soda samazinājuma iemesls (Pirmās instances tiesas 1998. gada 14. maija spriedums lietā T-317/94 *Weig/Komisija, Recueil*, II-1235. lpp., 283. punkts, un iepriekš 75. punktā minētais spriedums lietā *CMA CGM u.c./Komisija*, 303. punkts).
- 219 No otras puses, prasītāja nenorāda nevienu dokumentu, ko tā būtu iesniegusi Komisijai un kas ļautu Komisijai apstiprināt pārkāpuma esamību, nedz arī dokumentu, uz kuru balstītos Apstrīdētais lēmums vai kurš tajā būtu izmantots.
- 220 Jāpiebilst, ka neviens no prasītājas izvirzītajiem pasākumiem nepamato naudas soda samazinājumu sakarā ar sadarbību, nedz arī — vispārīgākā veidā — sakarā ar atbildību mīkstinošiem apstākļiem.
- 221 No tā izriet, ka trešā pamata pirmā daļa ir jānoraida.

Par otro daļu, kas attiecas uz SAS darbībām pēc Apstrīdētā lēmuma pieņemšanas

— Lietas dalībnieku argumenti

- 222 Prasītāja apgalvo, ka Kopienu tiesām ir iespēja, pamatojoties uz savu neierobežoto kompetenci, ņemt vērā tādus elementus, kas radušies pēc Komisijas lēmuma, un it īpaši ņemt vērā sodītās lietas dalībnieces rīcību pēc lēmuma, ar kuru uzlikts sods (Tiesas 1974. gada 6. marta spriedums apvienotajās lietās 6/73 un 7/73 *Istituto Chemioterapico Italiano* un *Commercial Solvents*/Komisija, *Recueil*, 223. lpp., un Pirmās instances tiesas 1995. gada 14. jūlija spriedums lietā T-275/94 *CB*/Komisija, *Recueil*, II-2169. lpp., 64. punkts). Prasītāja uzskata, ka darbības, ko tā veica pēc Apstrīdētā lēmuma pieņemšanas un kuru rezultātā tika atsaukts tās pirmais viceprezidents un demisionēja visa tās Valde, ir pamats vairāk samazināt tai uzlikto naudas sodu. Turklāt izlīdzināšanas programmas uzsākšanu var uzskatīt par atbildību mīkstinājošu apstākli (Pirmās instances tiesas 1994. gada 14. jūlija spriedums lietā T-77/92 *Parker Pen*/Komisija, *Recueil*, II-549. lpp.).
- 223 Prasītāja uzskata, ka pasākumi, ko tā veica pēc Apstrīdētā lēmuma pieņemšanas, ir izņēmuma veida pasākumi. Visas sabiedrības Valdes demisija un tās pirmā viceprezidenta atsaukšana ir galēji pasākumi un efektīvs līdzeklis citu sabiedrību pārliecināšanai nepārkāpt konkurences notikumus. Turklāt savas struktūras izlīdzināšanas programmas ieviešana nepārprotami apliecināja sabiedrības vēlmi nākotnē nepieļaut Kopienu tiesību normu pārkāpumus.
- 224 Komisija uzskata, ka prasītājas izvirzītie argumenti nekādā veidā nepamato tai uzliktā naudas soda apmēra samazinājumu un ka minētā judikatūra šajā lietā nav piemērojama.

## — Pirmās instances tiesas vērtējums

- 225 Vispirms ir jānorāda, ka jebkurā gadījumā uzņēmuma veiktie pasākumi pēc tāda lēmuma pieņemšanas, kas attiecas uz šo uzņēmumu, nevar ietekmēt minētā lēmuma tiesiskumu, jo tas ir jāizvērtē, pamatojoties uz faktiskajiem un tiesiskajiem apstākļiem, kādi ir dokumenta pieņemšanas dienā.
- 226 Līdz ar to prasītājas prasību var izskatīt tikai Pirmās instances tiesas neierobežotas jurisdikcijas ietvaros saskaņā ar EKL 229. pantu.
- 227 Vispirms ir jāatzīst, ka abi spriedumi, uz kuriem prasītāja atsaucas, nav interpretējami tādā veidā, ka tie pieļautu principu, saskaņā ar kuru uzņēmumam uzlikto naudas sodu varētu samazināt, ņemot vērā darbības, ko tas veicis pēc lēmuma pieņemšanas, ar kuru tam uzlikts naudas sods. Pirmkārt, iepriekš 222. punktā minētajā spriedumā *Istituto Chemioterapico Italiano* un *Commercial Solvents*/Komisija Tiesa samazināja naudas soda apmēru, pamatojoties uz Komisijas vilcināšanos pieņemt lēmumu, jo tad, ja tā būtu rīkojusies ātrāk, pārkāpums nebūtu ieildzis un arī naudas sods būtu mazāks, un paziņotās rīcības kaitīgās sekas būtu ierobežotas, jo prasītāja būtu izpildījusi lēmuma noteikumus. Otrkārt, iepriekš 222. punktā minētajā spriedumā *CB*/Komisija Pirmās instances tiesa tikai norādīja uz iepriekš minēto spriedumu *Istituto Chemioterapico Italiano* un *Commercial Solvents*/Komisija, bet nesamazināja naudas soda apmēru, ņemot vērā pēc lēmuma pieņemšanas veiktās darbības, un tai turklāt netika prasīts veikt šādu samazinājumu.
- 228 Tādējādi, pretēji prasītājas apgalvojumiem, no judikatūras neizriet, ka naudas sodu varētu samazināt, ņemot vērā darbības, kas ir veiktas pēc lēmuma pieņemšanas, ar



kuru naudas sods uzlikts. Šādu samazinājumu, ja vien tas būtu iespējams, Kopienu tiesa katrā gadījumā varētu piešķirt tikai pēc rūpīgas pārbaudes un ļoti īpašos apstākļos, jo vairāk tādēļ, ka šādu praksi varētu uztvert kā pamudinājumu veikt pārkāpumus, paļaujoties uz iespējamo naudas soda samazinājumu, ja uzņēmuma rīcība pēc lēmuma pieņemšanas mainās.

229 Taču šajā lietā neviens prasītājas izvirzītais arguments nav iemesls naudas soda apmēra samazināšanai.

230 No tā izriet, ka prasītājas trešā pamata otrajā daļā izklāstītie argumenti ir jānoraida, un tādēļ arī viss minētais pamats kopumā ir jānoraida.

*Par Komisijas prasību sakarā ar prasītājai uzliktā naudas soda apmēra palielināšanu*

231 Komisija apgalvo, ka savā replikā prasītāja apstrīd atsevišķus ar pārkāpuma apjomu un raksturu saistītus apsvērumus un ka prasītāja ir saņēmusi naudas soda samazinājumu 10 % apmērā tādēļ, ka tā neapstrīdēja iebildumu paziņojumā izklāstītos faktiskos apstākļus, un Komisija lūdz Pirmās instances tiesu, pamatojoties uz savu neierobežoto kompetenci, uzlikt sodu par šo nepareizo rīcību, palielinot naudas soda apmēru.

232 Šajā sakarā vispirms ir jāatgādina, ka Paziņojuma par sadarbību E punkta 4. apakšpunkta otrā daļa paredz: "ja uzņēmums, kuram naudas soda samazinājums

noteikts tādēļ, ka tas neapstrīd faktiskos apstākļus, tos pirmo reizi apstrīd prasībā atcelt tiesību aktu Pirmās instances tiesā, Komisija principiāli lūdz tiesu paaugstināt šai sabiedrībai uzliktā naudas soda apmēru". Jāpiebilst, ka saskaņā ar Regulas 14. pantu "[Pirmās instances tiesa], pamatojoties uz savu neierobežoto kompetenci [EKL] 229. panta nozīmē, lemj par prasībām pret Komisijas lēmumiem, ar kuriem tā uzlikusi vienkāršu naudas sodu vai kavējuma naudu, kuras lielums pastāvīgi palielinās; [tā] var atcelt, samazināt vai palielināt uzlikto naudas sodu". Tādējādi spriedumā "Grafīta elektrodi" (417. un 418. punkts) Pirmās instances tiesa ņēma vērā apstākli, ka prasītāja apstrīdēja šajā tiesā atsevišķus faktiskos apstākļus, ko tā bija atzinusi administratīvas procedūras laikā, lai grozītu prasītājam jau piešķirto naudas soda samazinājumu sakarā ar tās sadarbību.

233 Līdz ar to ir jāpārbauda, vai — kā to apgalvo Komisija — šīs lietas apstākļi ir iemesls atcelt naudas soda samazinājumu 10 % apmērā, kas prasītājam noteikts sakarā ar tās sadarbību ar Komisiju.

234 Šajā gadījumā ir jānorāda, ka prasītāja savā prasībā tieši neapstrīd iebildumu paziņojumā tai pārņemtos faktiskos apstākļus, uz kuriem balstīts EKL 81. panta pārkāpuma konstatējums, jo tā neprasa atcelt Apstrīdēto lēmumu tādēļ, ka tajā konstatēts prasītājas izdarītais pārkāpums, bet gan tikai samazināt tai uzliktā naudas soda apmēru.

235 Tomēr Komisija apgalvo, ka prasītāja apstrīd atsevišķus ar pārkāpuma apjomu un raksturu saistītos apsvērumus un ka prasītāja tādējādi rīkojas nepareizi, kā rezultātā tai uzliktais naudas sods ir jāpalielina.

236 Līdz ar to ir jāpārbauda, vai — kā to apgalvo Komisija — prasītāja apstrīd faktiskos apstākļus, uz kuriem Komisija balstījusi savus iebildumus un kurus prasītāja bija atzinusi pirmstiesas procedūras laikā.

237 Šajā sakarā Komisija norāda — prasītāja replikā apgalvo, ka “šajā lietā starp lietas dalībniecēm noslēgtais nolīgums bija izpildīts tikai daļēji, jo tas ietekmēja tikai trīs Komisijas īpaši norādītās līnijas (proti, Kopenhāgena–Stokholma, Kopenhāgena–Venēcija un Bilunda–Frankfurte)”, ka “lietas dalībnieču mērķis bija daudz šaurāks, nekā uzskata Komisija, [jo] tika skartas vienīgi šīs trīs līnijas” un ka “gaisa satiksmes līnija Kopenhāgena–Oslo nekad nav bijusi tirgus sadales priekšmets”, bet “[Apstrīdētā] lēmuma 62.–64. apsvērumā un 1. punktā ir skaidri norādīts, ka lietas dalībnieces noslēdza vispārēju nolīgumu par tirgu sadali nolūkā ietekmēt visu gaisa satiksmi uz Dāniju un no tās, it īpaši ierobežojot iespējamo konkurenci starp SAS un Maersk [Air]”.

238 Šajā sakarā ir jānorāda — lai izvērtētu, vai prasītāja joprojām atzīst faktiskos apstākļus, kā rezultātā tai tika piešķirts naudas soda samazinājums, prasītājas izvirzītie argumenti Pirmās instances tiesā ir jāsalīdzina nevis ar Apstrīdētajā lēmumā ietvertajiem atzinumiem, bet ar to, ko prasītāja atzinusi administratīvās procedūras laikā.

239 Iebildumu paziņojumā ir izklāstīts, ka aizliegtās vienošanās dalībnieces noslēdza līgumu par tirgu sadali attiecībā uz trim īpašām līnijām un vispārīgu nolīgumu par tirgu sadali. Turklāt iebildumu paziņojuma 74. punkts ir izteikts šādā redakcijā:

“Ja pietiek, ka līguma priekšmets ir konkurences ierobežošana, lai to ietvertu [EKL] 81. panta 1. punkta piemērošanas jomā, tad ir jāatzīst, ka arī minēto līgumu mērķis ir

šīs konkurences būtiska ierobežošana. Tomēr ietekme uz tirgu visur nav vienāda. Linijās Kopenhāgena–Stokholma un Bilunda–Frankfurte tika ierobežota faktiskā konkurence, bet linijā Kopenhāgena–Venēcija runa ir tikai par iespējamo konkurenci. Arī vispārīgais nolīgums ierobežo tikai iespējamo konkurenci starp [aizliegtās vienošanās] dalībniecēm.”

240 Līdz ar to var uzskatīt, ka iebildumu paziņojumā Komisija nešaubīgi secināja, ka vispārējais līgums bija ne tikai noslēgts, bet arī izpildīts un ka tam bija ietekme uz tirgu.

241 Prasītājas izvirzītie argumenti Pirmās instances tiesā, no vienas puses, zināmā mērā ir jāinterpretē kā tādi, kuru mērķis bija apstrīdēt ne tikai vispārīgā nolīguma ietekmi, bet arī tā izpildi, vai pat tā noslēgšanu. Tomēr no atbildēm uz Pirmās instances tiesas rakstiskajiem jautājumiem un no debatēm tiesas sēdē izriet, ka prasītāja apstiprināja — tā neapstrīd nedz to, ka ir noslēgusi vispārīgu nolīgumu par tirgu sadali, nedz arī to, ka pusēm bija mērķis to izpildīt, bet tā apstrīdēja tikai vispārīgā nolīguma iespējamo ietekmi uz tirgu. Taču ir jākonstatē, ka prasītāja, pilnībā atzīstot iebildumu paziņojumā izklāstītos faktiskos apstākļus un pārkāpumus, jau savā atbildē uz minēto paziņojumu norāda, ka pārkāpumi tirgu neietekmēja.

242 No tā izriet, ka prasītājas izvirzītie argumenti šīs prasības ietvaros nav uzskatāmi par tādiem, ar ko tā atsauc atzītos faktiskos apstākļus, kas varētu būt pamats atcelt Komisijas piešķirto naudas soda samazinājumu 10 % apmērā.

243 Komisijas prasība šajā nozīmē ir jānoraida.

244 No visa iepriekš minētā izriet, ka prasītājas pamati un argumenti, kuru mērķis ir saņemt tai uzliktā naudas soda apmēra samazinājumu, ir jānoraida.

245 Šajos apstākļos, ņemot vērā Apstrīdētajā lēmumā pareizi konstatēto pārkāpumu smagumu un ilgumu, to, ka lietas dalībniecēm bija skaidri zināms, ka to rīcība ir vērsta pret konkurenci, un lietas dalībnieču apņemšanos panākt, lai Komisija neuzzinātu par nolīguma precīzu apjomu, izvairoties no rakstiskiem līgumiem, vienlaikus paziņojot Komisijai savas sadarbības aspektus, prasītājas [sabiedrības] lielumu un stāvokli tirgū, Pirmās instances tiesa, izmantojot neierobežoto kompetenci, uzskata, ka prasītājai uzliktais naudas sods ir atbilstīgs.

246 Tādējādi prasība ir noraidāma.

## **Par tiesāšanās izdevumiem**

247 Atbilstoši Reglamenta 87. panta 2. punktam lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs. Tā kā prasītājai spriedums ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež segt savus tiesāšanās izdevumus un atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu

PIRMĀS INSTANCES TIESA  
(trešā palāta)

nospiež:

- 1) prasību noraidīt;
- 2) prasītāja sedz savus tiesāšanās izdevumus, kā arī atlīdzina Komisijas tiesāšanās izdevumus.

Azizi

Jaeger

Dehousse

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2005. gada 18. jūlijā.

Sekretārs

Priekšsēdētājs

H. Jung

M. Jaeger

## Satura rādītājs

Atbilstošās tiesību normas .....	II - 2927
Prāvas rašanās fakti .....	II - 2928
Process un lietas dalībnieku prasījumi .....	II - 2934
Juridiskais pamatojums .....	II - 2936
Par pirmo pamatu, kas balstīts uz kļūdainu pārkāpuma smaguma novērtējumu .....	II - 2936
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 2936
— Par pirmo daļu, kas attiecas uz pārkāpumu kvalifikāciju .....	II - 2937
— Par otro daļu, kas attiecas uz pārkāpumu faktiskajām sekām .....	II - 2939
— Par trešo daļu, kas attiecas uz pārkāpuma ģeogrāfisko mērogu .....	II - 2941
— Par ceturto daļu, kas attiecas uz ienākumiem, kuri gūti saistībā ar pārkāpumu .....	II - 2943
— Par piekto daļu, kas attiecas uz attiecīgu apgrozījumu .....	II - 2945
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 2946
— Ievada apsvērumi .....	II - 2946
— Par pārkāpuma raksturu .....	II - 2951
— Par attiecīgā ģeogrāfiskā tirgus mērogu .....	II - 2955
— Par ietekmi uz tirgu .....	II - 2959
— Par salīdzinājumu ar lietu "Grieķijas prāmji" .....	II - 2968
— Secinājums par pārkāpumu kvalifikāciju .....	II - 2971
— Par apgrozījuma ņemšanu vērā .....	II - 2976

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM/KOMISIJA

Par otro pamatu, kas balstīts uz kļūdu pārkāpuma ilguma vērtējumā .....	II - 2981
Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 2981
Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 2983
Par trešo pamatu, kas balstīts uz kļūdu atbildību mikstīnošu apstākļu vērtējumā ....	II - 2988
Par pirmo daļu, kas attiecas uz SAS sadarbību ar Komisiju .....	II - 2988
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 2988
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 2991
Par otro daļu, kas attiecas uz SAS darbībām pēc Apstrīdētā lēmuma pieņemšanas .....	II - 2996
— Lietas dalībnieku argumenti .....	II - 2996
— Pirmās instances tiesas vērtējums .....	II - 2997
Par Komisijas prasību sakarā ar prasītājam uzliktā naudas soda apmēra palielināšanu .	II - 2998
Par tiesāšanās izdevumiem .....	II - 3002