Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu neljäs jaosto)

30 päivänä maaliskuuta 2022 *

Kilpailu – Kartellit tai muut yhteistoimintajärjestelyt – Lentorahtimarkkinat – Päätös, jolla todetaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen 8 artiklan rikkominen – Lentorahtipalvelujen hintatekijöiden yhteensovittaminen (polttoainelisä, turvalisä ja provisioiden maksaminen lisistä) – Tietojenvaihto – Komission alueellinen toimivalta – Yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen – Kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä toiminnasta vastuuseen joutuminen – Sakoista vapauttamisen myöntämisedellytykset – Yhdenvertainen kohtelu – Perusteluvelvollisuus – Sakon määrä – Myynnin arvo – Rikkomisen vakavuus – Rikkomiseen osallistumisen kesto – Lieventävät seikat – Kilpailunvastaisen toiminnan edistäminen viranomaisten toimesta – Oikeasuhteisuus – Täysi harkintavalta

Asiassa T-337/17,

Air France-KLM, kotipaikka Pariisi (Ranska), edustajinaan asianajajat A. Wachsmann, A. de La Cotardière ja A.-E. Herrada,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään A. Dawes ja C. Giolito, avustajanaan asianajaja N. Coutrelis,

vastaajana,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta kanteesta, jolla vaaditaan kumoamaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja lentoliikenteestä tehdyn Sveitsin valaliiton ja Euroopan yhteisön välisen sopimuksen 8 artiklan soveltamista koskevasta menettelystä 17.3.2017 (asia AT.39258 – Lentorahti) annettu komission päätös C(2017) 1742 final kokonaisuudessaan siltä osin kuin se koskee kantajaa ja toissijaisesti kumoamaan kyseinen päätös osittain ja alentamaan kantajalle määrätyn sakon määrää,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: H. Kanninen (esittelevä tuomari) sekä tuomarit J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann ja I. Reine,

kirjaaja: hallintovirkamies E. Artemiou,

* Oikeudenkäyntikieli: ranska.

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 12.6.2019 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion [1]

[– –]

II Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset

62 Kantaja nosti nyt käsiteltävän kanteen unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 30.5.2017 toimittamallaan kannekirjelmällä.

63 Komissio toimitti vastinekirjelmänsä unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 29.9.2017.

64 Kantaja toimitti vastauksensa unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 3.1.2018.

65 Komissio toimitti vastauksensa unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 28.2.2018.

66 Unionin yleinen tuomioistuin päätti 24.4.2019 neljännen jaoston ehdotuksesta työjärjestyksensä 28 artiklan mukaisesti antaa käsiteltävän asian laajennetun ratkaisukokoonpanon käsiteltäväksi.

67 Unionin yleinen tuomioistuin esitti 24.5.2019 työjärjestyksensä 89 artiklan mukaisena prosessinjohtotoimena asianosaisille kirjallisia kysymyksiä. Asianosaiset vastasivat näihin kysymyksiin asetetussa määräajassa.

68 Asianosaisten suulliset lausumat ja niiden yleisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin antamat vastaukset kuultiin 12.6.2019 pidetyssä istunnossa.

69 Kantaja esitti unionin yleisen tuomioistuimen 12.6.2019 pidetyssä istunnossa pyytämän asiakirjan 18.6.2019.

70 Unionin yleinen tuomioistuin päätti asian käsittelyn suullisen vaiheen 24.6.2019.

71 Unionin yleinen tuomioistuin (laajennettu neljäs jaosto) katsoi, ettei sillä ollut riittävästi tietoa asiasta ja että oli syytä kehottaa asianosaisia esittämään huomautuksensa väitteestä, josta näillä ei vielä ollut ollut tilaisuutta lausua, ja päätti 31.7.2020 antamallaan määräyksellä aloittaa asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen työjärjestyksen 113 artiklan mukaisesti.

72 Asianosaiset vastasivat annetussa määräajassa unionin yleisen tuomioistuimen 4.8.2020 esittämiin kysymyksiin ja esittivät sen jälkeen huomautuksensa toisen asianosaisen vastauksista.

73 Unionin yleinen tuomioistuin päätti asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen 6.11.2020 tehdyllä päätöksellä.

74 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

[1] Tästä tuomiosta esitetään vain kohdat, joiden julkaisemista unionin yleinen tuomioistuin pitää aiheellisena.

– ensisijaisesti kumoaa riidanalaisen päätöksen kokonaan kantajaa koskevilta osin

– toissijaisesti kumoaa riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 1 kohdan b alakohdan, 2 kohdan b alakohdan, 3 kohdan b alakohdan ja 4 kohdan b alakohdan sekä 3 artiklan b alakohdan ja 4 artiklan ja alentaa kantajalle riidanalaisessa päätöksessä määrättyjen sakkojen määrää

– kumoaa edelliseen nähden toissijaisesti riidanalaisen päätöksen 3 artiklan b ja d alakohdan ja alentaa kantajalle määrättyjen sakkojen määrää ja

– velvoittaa joka tapauksessa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut kokonaisuudessaan.

75 Komissio vaatii lähinnä, että unionin yleinen tuomioistuin

– hylkää kanteen

– muuttaa kantajalle määrättyjen sakkojen määrää peruuttamalla tälle myönnetyn 50 prosentin yleisen lievennyksen ja 15 prosentin yleisen lievennyksen, mikäli unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että saapuvien rahtikuljetuspalvelujen myynnistä saatua liikevaihtoa ei voida sisällyttää myynnin arvoon, ja

– velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

III Oikeudellinen arviointi

[– –]

A Kumoamisvaatimukset

[– –]

3. Ensimmäinen kanneperuste koskee lainvastaisuuksia, joihin syyllistyttiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen ja AF:n sekä joistakin entisen yhtiön KLM:n menettelytavoista.

213 Käsiteltävä kanneperuste, jossa kantaja väittää, että komissio katsoi lainvastaisesti sen olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen ja AF:n menettelytavoista sekä joistakin KLM:n menettelytavoista, jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäinen koskee lainvastaisuuksia, joihin komissio syyllistyi, kun se katsoi kantajan olevan vastuussa AF:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien ja KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien, ja toinen lainvastaisuuksia, joihin komissio syyllistyi, kun se katsoi kantajan olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista 7.12.1999–15.9.2004.

214 Lisäksi kantaja moitti komissiota siitä, että se totesi riidanalaisen päätöksen 1085 perustelukappaleessa, että kantajan ja AF:n oli katsottava olevan yhdessä vastuussa sakon maksamisesta sen perusteella, että ne olivat osallistuneet rikkomiseen. Kantaja ei nimittäin ollut osallistunut esitettyihin menettelytapoihin millään tavalla, suoraan tai välillisesti, vaan ainoastaan AF oli osallisena niihin.

215 Unionin yleinen tuomioistuin ratkaisee tämän väitteen yhdessä ensimmäisen kanneperusteen toisen osan kanssa, sillä nämä kaksi osaa liittyvät erottamattomasti toisiinsa.

a) Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa koskee lainvastaisuuksia, joihin syyllistyttiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa AF:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien ja KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien

216 Kanneperusteen ensimmäiseen osaan, jossa kantaja väittää, että komissio katsoi lainvastaisesti sen olevan vastuussa AF:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien ja KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien, sisältyy neljä väitettä, joista ensimmäisen mukaan kantajan katsottiin virheellisesti olevan vastuussa KLM:n menettelytavoista 5.5.–15.9.2004. Toinen väite koskee riittämättömiä perusteluja AF:n ja KLM:n riippumattomuutta koskevien todisteiden hylkäämiselle ja kolmas väite virheitä, joihin syyllistyttiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa AF:n ja KLM:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien. Neljäs väite koskee yksilöllisen vastuun sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatteiden loukkaamista.

217 Aluksi on tutkittava toinen väite, jossa on kyse siitä, onko komissio noudattanut olennaisia menettelymääräyksiä.

1) Toinen väite, joka koskee riittämättömiä perusteluja AF:n ja KLM:n riippumattomuutta koskevien todisteiden hylkäämiselle

218 Kantaja väittää, ettei komissio antanut riittäviä perusteluja AF:n ja KLM:n riippumattomuuden osoittavien todisteiden hylkäämiselle vaan tyytyi viittamaan implisiittisesti kyseisiin yhtiöihin väittäen AF:n osalta, ettei sitä koskevilla seikoilla voida kumota ratkaisevaa vaikutusvaltaa koskevaa olettamaa. Kantajan mukaan komission olisi pitänyt kuitenkin tutkia yksityiskohtaisesti kaikki todisteet, joilla pyrittiin osoittamaan yhtiöiden riippumattomuus ja määrittää yksityiskohtaisesti kantansa vastuuolettaman kumoamisesta. Pelkät viittaukset riidanalaisen päätöksen 1083 perustelukappaleeseen, sen 1073 perustelukappaleessa tarkoitettuun oikeuskäytäntöön ja kyseisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä lueteltuihin seikkoihin eivät ole riittäviä perusteluja. KLM:n osalta komission perusteluvelvollisuus oli sitäkin suurempi komission todettua, ettei se ollut soveltanut vastuuolettamaa. Komissio ei kuitenkaan edes maininnut riidanalaisessa päätöksessä seikkoja, joiden tarkoituksena oli osoittaa KLM:n riippumattomuus. Komissio on unionin yleisessä tuomioistuimessa sitä paitsi myöntänyt, että se ei riidanalaisessa päätöksessä perustellut sitä, miksi se hylkäsi hallinnollisessa menettelyssä esitettyjen seikkojen todistusarvon.

219 Komissio kiistää kantajan väitteet.

220 Aluksi on huomautettava, että emoyhtiön voidaan katsoa olevan vastuussa kilpailusääntöjen rikkomisesta, johon sen tytäryhtiö on syyllistynyt, erityisesti silloin, kun siitä huolimatta, että tytäryhtiö on erillinen oikeussubjekti, se ei päätä itsenäisesti markkinakäyttäytymisestään vaan noudattaa olennaisilta osin emoyhtiön sille antamia ohjeita, kun otetaan erityisesti huomioon taloudelliset, organisatoriset ja oikeudelliset yhteydet näiden kahden oikeudellisen yksikön välillä (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 30 kohta).

221 Koska tällaisessa tapauksessa emo- ja tytäryhtiö kuuluvat samaan taloudelliseen kokonaisuuteen ja muodostavat näin ollen yhden ainoan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklassa tarkoitetun yrityksen, komissio voi osoittaa sakkojen määräämistä koskevan

päätöksen emoyhtiölle ilman, että sillä olisi velvollisuutta osoittaa emoyhtiön itse osallistuneen rikkomiseen (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 31 kohta).

222 Sellaisessa erityistapauksessa, jossa emoyhtiö omistaa kokonaan tytäryhtiönsä, joka on rikkonut unionin kilpailusääntöjä, unionin tuomioistuin on todennut, että yhtäältä kyseinen emoyhtiö voi vaikuttaa ratkaisevasti tytäryhtiön käyttäytymiseen ja toisaalta on olemassa kumottavissa oleva olettama, jonka mukaan kyseinen emoyhtiö todella vaikuttaa ratkaisevasti tytäryhtiönsä käyttäytymiseen (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 32 kohta).

223 Näissä olosuhteissa riittää, että komissio osoittaa emoyhtiön omistavan tytäryhtiön kokonaisuudessaan, jotta voidaan olettaa, että emoyhtiö vaikuttaa tosiasiallisesti ratkaisevasti tämän tytäryhtiön liiketoimintapolitiikkaan. Tämän perusteella komissio voi katsoa emoyhtiön olevan yhteisvastuussa tytäryhtiölleen määrätyn sakon maksamisesta, ellei tämä emoyhtiö, jonka asiana on kumota tämä olettama, esitä riittäviä todisteita sen osoittamiseksi, että tytäryhtiö toimii itsenäisesti markkinoilla (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 33 kohta).

224 Lisäksi silloin, kun unionin kilpailuoikeuden sääntöjen soveltamispäätös koskee useita adressaatteja ja sitä, kuka on vastuussa rikkomisesta, soveltamispäätökseen on sisällyttävä riittävät perustelut kunkin adressaatin ja erityisesti niiden adressaattien osalta, joiden tämän päätöksen mukaan on katsottava olevan rikkomisesta vastuussa. Tytäryhtiönsä kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä toiminnasta vastuussa olevaksi katsotun emoyhtiön osalta tällaisen päätöksen on siis lähtökohtaisesti sisällettävä perustelut, joiden nojalla tämän yhtiön voidaan katsoa olevan vastuussa kilpailusääntöjen rikkomisesta (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 34 kohta).

225 Siltä osin kuin on erityisesti kyse sellaisesta komission päätöksestä, jossa tiettyjen adressaattien osalta tukeudutaan yksinomaan ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallista käyttämistä koskevaan olettamaan, on todettava, että komissio on joka tapauksessa – sillä muuten kyseinen olettama muodostuu todellisuudessa sellaiseksi, ettei sitä voida kumota – velvollinen ilmoittamaan kyseisille adressaateille riittävät syyt siihen, miksi ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin on vedottu, eivät ole riittäneet kumoamaan kyseistä olettamaa (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 35 kohta).

226 Komissiolla ei kuitenkaan ole mitään velvollisuutta tukeutua yksinomaan tähän olettamaan. Mikään ei nimittäin estä komissiota osoittamasta sitä, että emoyhtiö käyttää tosiasiallisesti ratkaisevaa vaikutusvaltaa tytäryhtiössään, muilla todisteilla tai muilla todisteilla yhdistettynä kyseiseen olettamaan. Kyseessä on niin kutsuttu kaksinkertaisen perustan menetelmä (tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 36 ja 37 kohta).

227 Päätöksestä, jossa emoyhtiön vastuuseen joutuminen kilpailusääntöjen rikkomisesta, johon sen tytäryhtiö on syyllistynyt, perustetaan menetelmään, joka sisältää kaksinkertaisen perustan, on todettava, että emoyhtiön esittämien todisteiden kokonaisvaltainen arviointi, sikäli kuin todisteet ovat merkityksellisiä kyseisen olettaman kumoamiseksi, vastaa lähtökohtaisesti komissiolle kuuluvan perusteluvelvollisuuden tasoa, koska sen avulla emoyhtiö saa selville syyt, joiden vuoksi komissio on päättänyt saattaa sen vastuuseen kilpailusääntöjen rikkomisesta, johon sen tytäryhtiö on syyllistynyt (ks. vastaavasti tuomio 10.4.2014, Areva ym. v. komissio, C-247/11 P ja C-253/11 P, EU:C:2014:257, 42 kohta).

228 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin niin, että vaikka komission on perusteltava päätöksensä esittämällä ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joihin toimenpide oikeudellisesti perustuu, sekä ne syyt, joiden vuoksi se on tehnyt päätöksensä, komission ei kuitenkaan tarvitse käsitellä kaikkia niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka kukin asianosainen on esittänyt hallinnollisessa menettelyssä, eikä komissio varsinkaan ole velvollinen ottamaan kantaa seikkoihin, jotka eivät mitenkään liity asiaan tai ovat merkityksettömiä tai selvästi toissijaisia (ks. tuomio 6.2.2014, Elf Aquitaine v. komissio, T-40/10, ei julkaistu, EU:T:2014:61, 168 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

229 Nyt käsiteltävässä asiassa, siltä osin kuin ensinnäkin on kyse niiden kantajan esittämien seikkojen hylkäämisestä, joilla pyritään osoittamaan AF:n riippumattomuus, komissio muistuttaa riidanalaisen päätöksen 1070–1033 perustelukappaleessa periaatteista, joita sovelletaan kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä toiminnasta saman taloudellisen kokonaisuuden sisällä vastuussa olevien henkilöiden yksilöimiseen, ja toteaa kyseisen päätöksen 1081–1044 perustelukappaleessa seuraavaa:

”1081 [AF:n] työntekijät osallistuivat rikkomiseen 15.9.2004–14.2.2006.

1082 Samanaikaisesti [kantajalla] oli hallussaan kaikki [AF:n] omistus- ja äänioikeudet.

1083 [Riidanalaisen päätöksen 6 kohdan 6.1 alakohdassa mainitun] oikeuskäytännön perusteella voidaan näin ollen olettaa, [että] kyseessä olevan ajanjakson aikana [kantaja] käytti [AF:ssä] ratkaisevaa vaikutusvaltaa. [Kantaja] ei ole esittänyt riittävästi näyttöä sen olettaman kumoamiseksi, että se käytti [AF:ssä] ratkaisevaa vaikutusvaltaa. Näin ollen SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan sekä [Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan] sopimuksen 8 artiklan soveltamisen osalta [kantaja] ja [AF] kuuluvat samaan yhtiöön, joka syyllistyi rikkomiseen 15.9.2004–14.2.2006.

1084 Täyden omistusoikeuden lisäksi on myös muita todisteita, jotka osoittavat, että kyseessä olevan ajanjakson aikana [kantaja] käytti [AF:ssä] ratkaisevaa vaikutusvaltaa, tai jotka ainakin tukevat tällaista olettamaa (ks. [riidanalaisen päätöksen] luottamuksellinen liite, joka on ainoastaan [kantajan] käytettävissä.”

230 Riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä, jossa luetellaan kyseisen päätöksen 1084 perustelukappaleessa tarkoitetut muut todisteet, todetaan AF:n osalta seuraavaa:

[*luottamuksellinen*] [2]

231 On ilmeistä, että katsoessaan kantajan olevan vastuussa AF:n menettelytavoista komissio perusti näkemyksensä sekä olettamaan ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallisesta käyttämisestä sen määräysvallan vuoksi, joka kantajalla on sen perusteella, että sillä on hallussaan AF:n koko osakepääoma ja kaikki AF:n osakkeisiin liittyvät äänioikeudet, että useisiin seikkoihin, jotka osoittivat tällaisen tosiasiallisen vaikutusvallan käyttämisen. Tältä osin komissio tukeutui ensinnäkin siihen, että kantajalla oli AF:ssä johtava asema ja että eri toimielinten kautta se käytti yhtiön toiminnassa ohjaus- ja määräysvaltaa. Toiseksi komissio tukeutui siihen, että AF:llä ja KLM:llä oli yhteinen rakenne erityisesti rahdin osalta, ja kolmanneksi siihen, että kantajan ja AF:n johtoelintehtävissä oli useita päällekkäisyyksiä.

[2] Luottamukselliset tiedot poistettu.

232 Siltä osin kuin on kyse niiden kantajan esittämien seikkojen hylkäämisestä, joilla pyritään osoittamaan KLM:n riippumattomuus, komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 1070–1033 perustelukappaleissa seuraavaa:

”1086 [KLM:n] työntekijät osallistuivat rikkomiseen 21.12.1999–14.2.2006 eli koko rikkomisajanjakson ajan. Näin ollen KLM:n on katsottava olevan vastuussa suorasta osallisuudesta rikkomikseen.

1087 Kuten [riidanalaisen päätöksen 2 kohdan 2.2 alakohdassa] todetaan, [entinen yhtiö Air France] hankki määräysvallan KLM:ssä 5.5.2004. [Kantaja] on omistanut 97,5 prosenttia KLM:n omistusoikeuksista ja 49 prosenttia sen äänioikeuksista 5.5.2004 lukien.

1088 [Riidanalaisen päätöksen] luottamuksellisessa liitteessä, jotka ovat ainoastaan [kantajan] käytettävissä, esitettyjen syiden perusteella komissio katsoo, että [kantaja] on käyttänyt [KLM:ssä] ratkaisevaa vaikutusvaltaa 5.5.2004 lukien.”

233 Riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä, jossa luetellaan kyseisen päätöksen 1088 perustelukappaleessa tarkoitetut muut todisteet, todetaan KLM:n osalta seuraavaa:

[*luottamuksellinen*]

234 On ilmeistä, että katsoessaan kantajan olevan vastuussa KLM:n menettelytavoista 5.5.2004–14.2.2006 komissio perusti näkemyksensä sekä kantajan omistusosuuteen ja äänivaltaan KLM:ssä että useisiin seikkoihin, jotka osoittavat ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallisen käyttämisen KLM:ssä. Tältä osin komissio tukeutui ensinnäkin siihen, että kantajalla oli KLM:ssä johtava asema ja että eri toimielinten kautta se käytti yhtiön toiminnassa ohjaus- ja määräysvaltaa. Toiseksi komissio tukeutui siihen, että AF:llä ja KLM:llä oli yhteinen rakenne erityisesti rahdin osalta, ja kolmanneksi siihen, että kantajan ja KLM:n johtoelintehtävissä oli useita päällekkäisyyksiä.

235 Väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa kantaja totesi kuitenkin ainoastaan, että se on holdingyhtiö, jolla ei ole minkäänlaista operatiivista toimintaa lentoliikenteen alalla, ja että se ei ole millään tavoin osallistunut väitettyihin menettelytapoihin.

236 Edellä esitetyn perusteella komissiota ei voida perustellusti moittia siitä, ettei se esittänyt oikeuskäytäntöön perustuvien vaatimusten mukaisia yksityiskohtaisia perusteluja AF:n ja KLM:n riippumattomuutta koskevien todisteiden hylkäämiselle.

237 Lisäksi kantajan kanteessaan, joka koskee komissiolta vaadittavaa perustelutasoa tilanteessa, jossa hallinnollisessa menettelyssä on esitetty vastakkaista näyttöä, ja jolla pyritään kumoamaan ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallista käyttämistä koskeva olettama, esille ottamien neljän tuomion asiayhteys on eri kuin nyt käsiteltävässä asiassa.

238 Yhtäältä unionin tuomioistuin on asiassa Elf Aquitaine v. komissio (C-521/09 P, EU:C:2011:620) 29.9.2011 antamassaan tuomiossa ottanut erityisesti huomioon erityiset olosuhteet, jotka liittyivät muutokseen komission aiemmassa päätöksentekokäytännössä, jossa tukeuduttiin järjestelmällisesti kaksinkertaisen perustan menetelmään (ks. vastaavasti määräys 7.2.2012, Total ja Elf Aquitaine v. komissio, C-421/11 P, ei julkaistu, EU:C:2012:60, 58 kohta).

239 Toisaalta on arvioitava tuomion 16.6.2011, Air liquide v. komissio (T-185/06, EU:T:2011:275), tuomion 16.6.2011, Edison v. komissio (T-196/06, EU:T:2011:281) ja tuomion 27.11.2014, Alstom v. komissio (T-517/09, EU:T:2014:999) soveltamisalaa sen edellä 226 ja 227 kohdassa mainitun unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön valossa, jonka mukaan se, että komissio yhdistää – kuten käsiteltävässä asiassa AF:n menettelytapojen vastuukysymyksen osalta – ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallista käyttöä koskevat todisteet ja sitä koskevan olettaman, riittää perusteluksi kysymyksessä olevan yhtiön esittämien vastakkaisten todisteiden hylkäämiselle, eli komissio arvioi asian kokonaisvaltaisesti ottamatta kantaa kaikkiin kyseessä oleviin seikkoihin.

240 Toinen väite on siten hylättävä.

2) Ensimmäinen väite, joka koskee sitä, että kantajan katsottiin olevan vastuussa KLM:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien

241 Kantaja väittää, että se on toiminut holdingyhtiönä vasta 15.9.2004 lukien. Sen mukaan emoyhtiön ei voida kuitenkaan katsoa olevan vastuussa tytäryhtiön kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä toiminnasta tytäryhtiön hankintaa edeltäneellä ajanjaksolla, jos tytäryhtiö jatkaa toimintaansa kyseessä olevilla markkinoilla tämän hankinnan jälkeen. Vastoin riidanalaisen päätöksen 1089 kohtaa kantaja katsookin, ettei sen voida katsoa olevan vastuussa KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien.

242 Komissio kiistää kantajan väitteet.

243 Nyt käsiteltävässä asiassa riidanalaisen päätöksen 1087 perustelukappaleesta ilmenee, että 97,5 prosenttia KLM:n osakepääomasta ja 49 prosenttia sen äänioikeuksista ovat olleet kantajan hallussa 5.5.2004 lukien.

244 Kuten kantaja perustellusti toteaa, yhtiö, jonka hallussa kyseinen omistusosuus ja kyseiset äänioikeudet KLM:ssä olivat 5.5.2004, oli nimeltään Air France SA eli entinen yhtiö Air France (ks. tältä osin edellä 53 kohta).

245 Asianosaisten kesken on kuitenkin selvää, että kantaja ja entinen yhtiö Air France ovat yksi ja sama oikeushenkilö. Riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaleessa komissio viittaakin käsitteeseen ”oikeusseuraanto”. Niin kyseessä olevasta perustelukappaleesta kuin riidanalaisen päätöksen 22 perusteltukappaleestakin käy kuitenkin yksiselitteisesti ilmi, että kun entinen yhtiö Air France muutettiin holdingyhtiöksi ja yritysnimi muutettiin, siitä ”tuli” käsiteltävän asian kantaja.

246 Komissio toteaa 22 perustelukappaleessa etenkin seuraavaa:

”[Entinen yhtiö Air France] hankki yksinomaisen määräysvallan [KLM:ssä] 5.5.2004 tekemällä julkisen ostotarjouksen KLM:n osakkeista. Kyseisestä päivämäärästä lähtien [entinen yhtiö Air France] ja KLM ovat muodostaneet [AF]-KLM-konsernin. [Entinen yhtiö Air France] muutettiin holdingyhtiöksi 15.9.2004 ja nimeksi muutettiin [AF]-KLM, ja [entisen yhtiön Air Francen] lentokuljetustoiminnot siirrettiin tytäryhtiölle nimeltään ’Air France Compagnie Aérienne’, jonka nimeksi muutettiin [AF].”

247 Siltä osin kuin kyse on KLM:n määräysvallan hallinnasta 5.5.2004–15.9.2004, kantaja on siten jatkanut edelleen oikeuksiensa käyttämistä ja vastannut edelleen niistä velvoitteistaan, jotka sillä oli sen toimiessa entisellä yritysnimellään Air France.

248 Kantaja väittää siten virheellisesti, että kun komissio katsoi kantajan olevan vastuussa KLM:n menettelytavoista 5.5.2004–15.9.2004, se katsoi kantajan olevan vastuussa tytäryhtiönsä kilpailusääntöjen vastaisesta toiminnasta sen hankintaa edeltäneen ajanjakson osalta.

249 Näin ollen ensimmäinen väite on hylättävä.

3) Kolmas väite, joka koskee virheitä, jotka tehtiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa AF:n ja KLM:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien

250 Kantaja väittää, että komissio katsoi virheellisesti kantajan olevan vastuussa AF:n ja KLM:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien, sillä kantaja ei ollut käyttänyt näissä yhtiöissä ratkaisevaa vaikutusvaltaa. Kantaja väittää toimineensa 15.9.2004 lukien vain rahoitusalan holdingyhtiönä, jolla ei ole minkäänlaista lentorahtitoimintaa. Kantaja väittää ainoastaan hoitaneensa yhtäältä rahoituksen koordinointi- ja vakauttamistoimia, jotka käsittävät kirjanpitoa sekä taloustietojen julkistamista ja avoimuutta koskevien lakisääteisten velvoitteiden noudattamisen valvonnan, ja toisaalta osallistuneensa AF:n ja KLM:n yleisen strategian määrittelyyn. Kantajan väitteen mukaan se ei kuitenkaan puuttunut yhtiöiden operatiiviseen ja kaupalliseen toimintaan, saati antanut niille mitään ohjeita. AF ja KLM päättivät itsenäisesti liiketoimintapolitiikastaan, strategiastaan, budjetistaan ja toiminnastaan lentorahtialalla.

251 Näiltä osin kantaja katsoo, että komission riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä esittämien seikkojen perusteella ei voida todesta, että kantaja olisi käyttänyt AF:ssä ja KLM:ssä ratkaisevaa vaikutusvaltaa. Ensinnäkin kantaja toteaa, että yhtiön strategisen johtamisen ryhmä ei ole koskaan esittänyt AF:lle ja KLM:lle ”sitovia suosituksia”. Toiseksi kantaja kertoo, että yhtäältä sen – hallituksensa ja strategisen johtamisen ryhmänsä välityksellä – ja toisaalta AF:n ja KLM:n välillä ei ole hierarkkisia riippuvuussuhteita. Kaikesta AF:n ja KLM:n lentorahtitoimintaa koskevasta päätöksenteosta on kyseessä olevan ajanjakson aikana vastannut AF Cargo ja KLM Cargo sekä ”Joint Cargo Management Committee” (jäljempänä JCMC). Kolmanneksi kantaja korostaa, ettei yksikään sen kyseessä olevassa liitteessä tarkoitettu johtoelinten jäsen, joka kyseessä olevan ajanjakson aikana on toiminut AF:n ja KLM:n johtotehtävissä, ole puuttunut AF:n tai KLM:n lentorahtitoimintaan. Neljänneksi kantaja väittää, että JCMC on vain AF:n ja KLM:n lentorahtitoimintaa yhteensovittava taho, joka toimii ainoastaan AF:n ja KLM:n lentorahtitoiminnassa, joten kantaja ei ole voinut puuttua AF:n tai KLM:n liiketoimintapolitiikkaan JCMC:n välityksellä.

252 Komissio kiistää kantajan väitteet.

253 Aluksi on syytä tehdä ero sen mukaan, kohdistuvatko käsiteltävän kanneperusteen väitteet komission arviointeihin, jotka koskevat vastuuseen asettamista AF:n menettelytavoista, vai arviointeihin, jotka koskevat vastuuseen asettamista KLM:n menettelytavoista.

254 Kun otetaan huomioon olettama ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallisesta käyttämisestä sen määräysvallan vuoksi, joka kantajalla on AF:n koko osakepääoman ja AF:n osakkeisiin liittyvien äänioikeuksien perusteella, ensimmäisessä tapauksessa emoyhtiön on edellä 223 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti esitettävä todisteet, joilla voidaan osoittaa riittävällä tavalla, että sen tytäryhtiö toimii itsenäisesti markkinoilla, ja siten kumota kyseinen olettama.

255 Koska kyseessä olevaa olettamaa ei toisessa tapauksessa sovelleta, kantajan on osoitettava ainoastaan se, ettei komissio ole näyttänyt oikeudellisesti riittävällä tavalla toteen, ettei KLM päättänyt itsenäisesti markkinakäyttäytymisestään.

256 Käsiteltävässä asiassa on huomattava, että kantaja esittää useita väitteitä niitä seikkoja vastaan, joita komissio käytti riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä osoittaakseen ratkaisevan vaikutusvallan käytön AF:ssä. Nämä väitteet on kuitenkin pidettävä mielessä määritettäessä, totesiko komissio perustellusti, ettei kantaja ollut kumonnut kyseessä olevaa olettamaa. On näet huomautettava, että kyseiset väitteet perustuvat olennaisilta osin samoihin tosiseikkoihin kuin väitteet, jotka kantaja on esittänyt olettaman kumoamiseksi. Mitä tulee tosiseikkoihin, joihin on vedottu näiden seikkojen vastaisen väitteen tueksi, mutta joita valittaja ei ole toistanut kyseisen olettaman kumoamiseksi, unionin yleisen tuomioistuimen on otettava ne huomioon asiaan vaikuttavina seikkoina arvioidessaan sitä, onko AF päättänyt itsenäisesti markkinakäyttäytymisestään (ks. vastaavasti tuomio 16.6.2016, Evonik Degussa ja AlzChem v. komissio, C-155/14 P, EU:C:2016:446, 33 kohta). Nimenomaan tästä on kyse sen väitteen osalta, jonka mukaan kantajan strategisen johtamisen ryhmä ei ole koskaan esittänyt ”sitovia suosituksia”.

257 Käsiteltävää kanneperusteen väitettä on tarkasteltava näiden seikkojen valossa.

258 Ensinnäkin on todettava, että se, että kantaja vetoaa olevansa rahoitusalan holdingyhtiö, ei sellaisenaan riitä sulkemaan pois sitä, että kantaja käyttää tosiasiallisesti ratkaisevaa vaikutusvaltaa AF:ssä ja KLM:ssä (ks. vastaavasti tuomio 24.3.2011, Legris Industries v. komissio, T-376/06, ei julkaistu, EU:T:2011:107, 50 ja 51 kohta, ja tuomio 14.7.2011, Arkema France v. komissio, T-189/06, EU:T:2011:377, 74 kohta). Konsernin asiayhteydessä holdingyhtiö, joka koordinoi muun muassa rahoitusinvestointeja konsernin sisällä, on nimittäin yhtiö, jonka tarkoituksena on koota yhteen osakkuudet eri yhtiöissä ja jonka tehtäviin kuuluu varmistaa niiden johdon yhtenäisyys erityisesti tällaisen budjettivalvonnan kautta (tuomio 15.7.2015, HIT Groep v. komissio, T-436/10, EU:T:2015:514, 125 kohta).

259 Kantajan AF:n ja KLM:n yleisestä strategiasta ja tämän strategian laaja-alaisuudesta esittämästä määritelmästä on todettava, että koska kantaja huolehti suurimmasta osasta konsernin, jonka emoyhtiö se on, kehittämistoimista, kyseinen määritelmä ei suinkaan kerro ratkaisevan vaikutusvallan puuttumisesta, vaan päinvastoin tukee komission riidanalaisessa päätöksessä tekemiä toteamuksia.

260 Jos oletetaan, kuten kantaja väittää, että se ei roolissaan puuttunut AF:n ja KLM:n operatiiviseen ja kaupalliseen toimintaan, on tärkeää muistaa, että ratkaiseva vaikutusvalta, jonka perusteella emoyhtiö voi olla vastuussa tytäryhtiönsä tekemästä rikkomisesta, voi koskea vain kyseisen tytäryhtiön kauppapolitiikkaa suppeassa merkityksessä (tuomio 23.1.2014, Gigaset v. komissio, T-395/09, ei julkaistu, EU:T:2014:23, 45 kohta), eikä ratkaisevan vaikutusvallan tarvitse välttämättä liittyä kyseisen tytäryhtiön päivittäiseen hallinnoimiseen (tuomio 26.9.2013, The Dow Chemical Company v. komissio, C-179/12 P, ei julkaistu, EU:C:2013:605, 64 kohta).

261 Lisäksi on todettava, että sen kantajan esittämän väitteen tueksi, jonka mukaan se ei puuttunut tytäryhtiöidensä operatiiviseen ja kaupalliseen toimintaan, ei ole esitetty mitään todisteita, vaan väite on osittain ristiriidassa kantajan aiempien lausuntojen kanssa, jotka se esitti komission 12.6.2007 päivättyyn kyselylomakkeeseen 29.6.2007 antamassaan vastauksessa, joka on kannekirjelmän liitteenä. Näiden lausuntojen mukaan ”[kantajan] hallitus puuttui Air France-KLM-konsernin keskeisten liiketoimintayksikköjen liiketoimintaa koskevien laajojen suuntaviivojen laatimiseen”.

262 Toiseksi siitä väitteestä, jonka mukaan AF ja KLM päättivät itsenäisesti liiketoimintapolitiikastaan, strategiastaan, budjetistaan ja toiminnastaan lentorahtialalla, on ensinnäkin huomattava, että kantaja tukeutuu jälleen pelkkiin väitteisiin. Seuraavaksi on

todettava, että kantajan väitteet perustuvat olennaisilta osin siihen, että AF Cargo- ja KLM Cargo -yksiköt ovat itsenäisiä suhteessa tahoihin, joihin ne kuuluvat, eli AF:ään ja KLM:ään, joten kyseisten väitteiden perusteella ei voida osoittaa AF:n ja KLM:n olevan itsenäisiä suhteessa kantajaan. Kantajan mainitsemat esimerkit toimialoista, joilla AF Cargon ja KLM Cargon väitetty itsenäisyys toteutuu, kuten operatiivisella tasolla rahtiliiketoimintaan kuuluvien logistiikkatoimintojen toteuttaminen tai strategisella tasolla lisämaksun perustaminen ja vahvistaminen, eivät ole ristiriidassa sen yleisemmän strategisen ohjauksen kanssa, josta kantaja väittää itse vastaavansa. Itse asiassa tehtävien jakaminen eri yhtiöille on konserneissa tavanomaista (ks. vastaavasti tuomio 14.7.2011, Arkema France v. komissio, T-189/06, EU:T:2011:377, 76 kohta).

263 Kolmanneksi se, että kantajan strategisen johtamisen ryhmä on pidättäytynyt antamasta ”sitovia suosituksia” AF:lle ja KLM:lle, liittyy kantajan ja sen tytäryhtiöiden välisiin oikeudellisiin yhteyksiin. Vaikka tähän pidättäytymiseen vedottaisiin riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä lueteltujen seikkojen kiistämiseksi, on tässä tilanteessa tutkittava, onko tämä pidättäytyminen sellaista, että se kyseenalaistaa komission toteamukset, jotka koskevat kantajan tytäryhtiöiden itsenäisyyden puuttumista.

264 Yhtäältä on todettava, että kantaja ei ole kyennyt esittämään tämän väitteensä tueksi minkäänlaisia todisteita, kuten pöytäkirjoja tai muistioita strategisen johtamisen ryhmän kokouksista.

265 Toisaalta on huomautettava, ettei kantaja kiistä strategisen johtamisen ryhmän kokoontuneen perustamisvuotensa eli vuoden 2004 ja rikkomusajanjakson päättymisen välisenä aikana. Kantajan 29.6.2007 antamasta vastauksesta komission 12.6.2007 päivättyyn kyselylomakkeeseen ilmenee myös, että kyseinen ryhmä kokoontui todellakin kyseinä ajanjaksona ja että se ”käsitteli pääasiassa strategisia asiakysymyksiä”.

266 Ottaen kuitenkin huomioon strategisen johtamisen ryhmän roolin ja toimivaltuudet, jotka on määritelty kantajan 29.6.2007 esittämän vastauksen liitteenä olevissa kantajan vuosikertomuksissa tilikaudelta 2004/2005 ja 2005/2006, ei ole kovin uskottavaa, että kyseisen ryhmän päätösten tarkoituksena ei olisi ollut yhteensovittaa tytäryhtiöidensä AF:n ja KLM:n strategiaa. Kyseisten otteiden mukaan ”[kyseisen ryhmän] päätöksissä ilmaistaan AF:n ja KLM:n yhteinen kanta kaikkien merkittävien strategisten päätösten osalta, jotka liittyvät liiketoiminnalliseen, taloudelliseen, tekniseen ja operatiiviseen toimintaan [– –]”.

267 Erityisesti ”sitovien suositusten” osalta täsmennetään, että ”[strategisen johtamisen ryhmä] antaa sitovia suosituksia edellä mainituista asioista [AF:n] hallitukselle, KLM:n johtokunnalle ja hallintoneuvostolle” ja että ”KLM:n johtokunnan puheenjohtaja, [AF:n] hallituksen puheenjohtaja ja yhdistettyjen yhtiöiden tai tapauskohtaisesti niiden tytäryhtiöiden puheenjohtajat, johtajat tai avainhenkilöt eivät voi tehdä tai panna täytäntöön [strategisen johtoryhmän] toimivaltaan kuuluvia päätöksiä ilman sen etukäteen antamaa pakottavaa suositusta”. Tästä seuraa, että AF:n ja KLM:n toiminta tietyillä niiden toimintaan olennaisesti kuuluvilla toimialoilla edellytti, että kantajan strategisen johtamisen ryhmä hyväksyi asiaa koskevan sitovan (tai pakottavan) suosituksen. Käsiteltävässä asiassa kantaja ei kuitenkaan esitä vähäisintäkään näyttöä tai mitään asiayhteyteen liittyvää seikkaa, jonka perusteella unionin yleinen tuomioistuin voisi päätellä, että strategisen johtamisen ryhmä luopui sille kuuluvista oikeuksista.

268 Edellä esitetyn perusteella on todettava, ettei kantaja ole onnistunut kumoamaan olettamaa ratkaisevan vaikutusvallan tosiasiallisesta käyttämisestä AF:ssä ajanjaksolla 15.9.2004–14.2.2006 sen määräysvallan vuoksi, joka kantajalla on sen perusteella, että sillä on hallussaan AF:n koko osakepääoma ja kaikki AF:n osakkeisiin liittyvät äänioikeudet

269 Komission toteamuksesta, jonka mukaan kantaja käytti tosiasiallisesti ratkaisevaa vaikutusvaltaa KLM:ssä, on todettava, ettei kantajan käsiteltävän kanneperusteen tueksi esittämien ensimmäisten väitteiden tarkastelussa edellä 258–267 kohdassa tule esiin mitään komission arviointia rasittavia virheitä.

270 Näin ollen on vielä arvioitava kantajan esittämät väitteet riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä luetelluista seikoista, jotka koskevat kantajan yhteyksiä KLM:ään, sillä kantajan AF:ään liittyvät väitteet on hylättävä tehottomina, koska kantaja ei ole kyennyt näyttämään toteen, että komissio olisi tehnyt virheen tukeutuessaan kyseessä olevaan olettamaan.

271 Ensinnäkin liittyen kantajan väitteeseen, jonka mukaan strategisen johtamisen ryhmä ei ole hyväksynyt mitään ”sitovia suosituksia”, on syytä viitata edellä 258–267 kohdassa esitettyihin seikkoihin. Lisäksi riidanalaisessa päätöksessä komissio tukeutuu kyseessä olevan ryhmän toimivaltaan hyväksyä tämänkaltaisia suosituksia (ks. edellä 233 kohta), joiden olemassaoloa kantaja ei ole kiistänyt. Se, että kantaja kykenee määrittelemään tytäryhtiönsä strategian, on itsessään todiste sellaisen määräysvallan olemassaolosta, joka voi kyseenalaistaa tytäryhtiön toiminnan itsenäisyyden.

272 Toiseksi kantajan väite, jonka mukaan yhtäältä sen – hallituksensa ja strategisen johtamisen ryhmänsä välityksellä – ja toisaalta KLM:n välillä ei ole ”hierarkkisia riippuvuussuhteita”, on hylättävä samasta syytä kuin esitetty edellä 262 kohdassa.

273 Kolmanneksi kantaja ei voi perustellusti väittää, että yksikään riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä tarkoitetun johtoelimen jäsen, joka kyseessä olevan ajanjakson aikana on toiminut KLM:n johtotehtävissä, ei ole puuttunut lentorahtitoimintaan. Kantaja tukeutuu tältä osin siihen, että lentorahtitoimintaa koskeva päätöksenteko oli KLM:ssä annettu kokonaisuudessaan KLM Cargo -yksikölle tai JCMC:lle.

274 Tämä väite on kuitenkin hylättävä samasta syistä kuin ne, jotka esitettiin edellä 262 kohdassa.

275 Lisäksi on todettava, että kantaja tyytyy vain väittämään ilman todisteita, että jäsenet, jotka toimivat samanaikaisesti sen ja KLM:n johtotehtävissä tai toimielimissä, eivät puuttuneet rahtitoimintaan. Vaikka väitettä ei olekaan perusteltu, sillä ei sellaisenaan pyritä myöskään kumoamaan näiden päällekkäisyyksien olemassaoloa, vaikka vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan useiden emoyhtiön johtotehtäviä hoitavien henkilöiden läsnäolo tytäryhtiön johdossa voi olla osoitus emoyhtiön osallisuuden merkityksestä sen tytäryhtiön hallinnossa (ks. tuomio 9.9.2015, Toshiba v. komissio, T-104/13, EU:T:2015:610, 100 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

276 Neljänneksi kantaja väittää turhaan, että JCMC on vain AF:n tai KLM:n lentorahtitoimintaa yhteensovittava taho, joka toimii ainoastaan AF:n tai KLM:n lentorahtitoiminnassa, joten kantaja ei ole voinut puuttua AF:n tai KLM:n liiketoimintapolitiikkaan JCMC:n välityksellä.

277 Näiltä osin riidanalaisen päätöksen luottamuksellisessa liitteessä komissio toteaa, että [*luottamuksellinen*] (ks. edellä 233 kohta). Kuten kantaja perustellusti toteaa, asiakirja-aineistoon sisältyvät seikat ja etenkin kantajan komission 12.6.2007 päivättyyn kyselylomakkeeseen 29.6.2007

antamat vastaukset osoittavat kuitenkin, että AF:n ja KLM:n tytäryhtiöiden rahtitoimintoyksiköt toimivat yhden rakenteen puitteissa. Tästä ei käy ilmi, että kyseessä olisi kantajan alaisuudessa toimiva rakenne tai että tämä osoittaisi jollain muulla tavoin kantajan käyttävän ratkaisevaa vaikutusvaltaa tytäryhtiöissään.

278 On kuitenkin niin, että muut perusteet, joita ei ole riitautettu ja joiden perusteella komissio katsoo kantajan olevan vastuussa KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien, eli ensinnäkin se, että kantaja omistaa 97,5 prosenttia KLM:n osakepääomasta ja sillä on 49 prosenttia sen äänivallasta, toiseksi se, että kantajalla on KLM:ssä johtava asema ja että hallituksensa ja strategisen johtamisen ryhmänsä kautta kantaja käytti KLM:n toiminnassa ohjaus- ja määräysvaltaa, ja kolmanneksi se, että KLM:n johdossa on useita henkilöitä, jotka toimivat samanaikaisesti kantajan johtotehtävissä tai toimielimissä, riittävät osoittamaan, että kantaja tosiasiallisesti käyttää ratkaisevaa vaikutusvaltaa KLM:ssä.

279 Edellä esitetyn perusteella kolmas väite on hylättävä.

4) Neljäs väite, joka koskee yksilöllisen vastuun periaatteen sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatteen loukkaamista

280 Kantaja väittää, että se, että sen katsotaan olevan vastuussa AF:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien ja KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien, loukkaa yksilöllisen vastuun periaatetta sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatetta.

281 Komissio kiistää kantajan väitteet.

282 On muistettava, että yksilöllisen vastuun periaatteen sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatteen nojalla yritykselle voidaan määrätä seuraamus vain sellaisista seikoista, joista sitä itseään arvostellaan, ja näitä periaatteita sovelletaan kaikissa hallinnollisissa menettelyissä, jotka saattavat johtaa seuraamusten määräämiseen unionin kilpailusääntöjen nojalla (ks. vastaavasti tuomio 13.12.2001, Krupp Thyssen Stainless ja Acciai speciali Terni v. komissio, T-45/98 ja T-47/98, EU:T:2001:288, 63 kohta, tuomio 3.3.2011, Siemens ja VA Tech Transmission & Distribution v. komissio, T-122/07, T-123/07 ja T-124/07, EU:T:2011:70, 122 kohta ja tuomio 11.7.2014, RWE ja RWE Dea v. komissio, T-543/08, EU:T:2014:627, 68 kohta).

283 Tämän periaatteen on kuitenkin sovittava yhteen yrityksen käsitteen kanssa sekä oikeuskäytännön kanssa, jonka mukaan se seikka, että emoyhtiö ja tytäryhtiö muodostavat Euroopan unionista toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklassa tarkoitetun yhden ainoan yrityksen, oikeuttaa komission osoittamaan sakkojen määräämistä koskevan päätöksen yhtiöryhmän emoyhtiölle (ks. vastaavasti tuomio 3.3.2011, Siemens ja VA Tech Transmission & Distribution v. komissio, T-122/07, T-123/07 ja T-124/07, EU:T:2011:70, 122 kohta ja tuomio 11.7.2014, RWE ja RWE Dea v. komissio, T-543/08, EU:T:2014:627, 69 kohta). Vaikka emoyhtiö ei suoraan osallistukaan rikkomiseen, sillä on tällaisessa tapauksessa ratkaiseva vaikutus rikkomiseen osallistuneeseen tytäryhtiöön tai osallistuneisiin tytäryhtiöihin. Tästä seuraa, että tällaisessa asiayhteydessä emoyhtiön vastuun ei voida katsoa olevan tuottamuksesta riippumatonta vastuuta (ks. vastaavasti tuomio 10.9.2009, Akzo Nobel ym. v. komissio, C-97/08 P, EU:C:2009:536, 77 kohta).

284 Tällaisessa tilanteessa emoyhtiö tuomitaan kilpailusääntöjen rikkomisesta, jonka sen on katsottu itse tehneen (ks. vastaavasti tuomio 10.9.2009, Akzo Nobel ym. v. komissio, C-97/08 P, EU:C:2009:536, 77 kohta, tuomio 17.5.2011, Elf Aquitaine v. komissio, T-299/08, EU:T:2011:217, 180 kohta ja tuomio 27.6.2012, Bolloré v. komissio, T-372/10, EU:T:2012:325, 52 kohta).

285 Siltä osin kuin kantaja perustaa käsiteltävänä olevan väitteensä siihen, ettei se käyttänyt ratkaisevaa vaikutusvaltaa AF:ssä ja KLM:ssä, esittämättä mitään näyttöä, jota ei ole jo esitetty aiempien väitteiden yhteydessä, tämän väitteen osalta on riittävää todeta, että ensimmäisen kanneperusteen ensimmäisen ja kolmannen väitteen tarkastelusta ilmenee, että komissio on osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että kantaja käytti ratkaisevaa vaikutusvaltaa tytäryhtiöihinsä kyseessä olevien ajanjaksojen aikana. Näin ollen käsiteltävä väite nojautuu virheelliseen oletukseen.

286 Lisäksi siltä osin kuin kantajan vastuuttamisen osalta ei ole tehty virheitä ja ottaen huomioon edellä 282–283 kohdassa mainitun oikeuskäytännön, sillä, että kantajan katsotaan olevan vastuussa AF:n menettelytavoista 15.9.2004 lukien ja KLM:n menettelytavoista 5.5.2004 lukien, ei loukata yksilöllisen vastuun sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatteita.

287 Näin ollen neljäs väite on hylättävä.

288 Ensimmäisen kanneperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä kokonaisuudessaan.

b) Ensimmäisen kanneperusteen toinen osa koskee lainvastaisuuksia, joihin syyllistyttiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista 7.12.1999–15.9.2004

289 Kyseisen kanneperusteen tähän osaan, jossa kantaja väittää komission syyllistyneen useisiin lainvastaisuuksiin, kun se katsoi kantajan olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista 7.12.1999–15.9.2004 – minkä komissio kiistää – sisältyy kolme väitettä. Kolmesta väitteestä ensimmäinen koskee perusteluvelvollisuuden laiminlyömistä, toinen virheitä, joihin syyllistyttiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa näistä menettelytavoista kyseessä olevan ajanjakson aikana, ja kolmas yksilöllisen vastuun sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatteiden loukkaamista.

290 Aluksi on syytä todeta, että riidanalaisessa päätöksessä komissio tutki asiaa kolmessa vaiheessa. Ensimmäisessä vaiheessa komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaleessa, että entisen yhtiön Air Francen toiminta 7.12.1999–15.9.2004 oli luettava kantajan syyksi ”seuraajana”. Näiltä osin komissio tukeutui siihen toteamukseen, että kun entinen yhtiö Air France muutettiin holdingyhtiöksi ja sen yritysnimi ja toimiala muutettiin, siitä ”tuli” kantaja 15.9.2004, kuten riidanalaisen päätöksen 22 perustelukappaleessa todetaan.

291 Toisessa vaiheessa komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1083 ja 1084 perustelukappaleessa ajanjakson 15.9.2004–14.2.2006 osalta, että kantaja oli käyttänyt ratkaisevaa vaikutusvaltaa AF:ssä.

292 Kolmannessa vaiheessa komissio päätteli riidanalaisen päätöksen 1085 perustelukappaleessa edellä 290 ja 291 kohdassa esitetyistä seikoista, että kantajan ja AF:n oli katsottava olevan yhteisvastuussa sakon maksamisesta sen perusteella, että ne olivat osallistuneet rikkomiseen 7.12.1999–15.9.2004.

293 Kuten komissio olennaisilta osin vahvisti jo istunnossa, toteamus kantajan osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen nojautuu toteamukseen, että yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen 15.9.2002 asti suoraan osallistunut oikeushenkilö ja kantaja ovat yksi ja sama oikeushenkilö, ja ne eroavat toisistaan ainoastaan yritysnimen ja toimialan perusteella, jotka on tällä välin muutettu (ks. edellä 244 ja 290 kohta).

1) Ensimmäinen väite, joka koskee perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiä

294 Kantaja väittää, että riidanalaisessa päätöksessä ei perustella riittävästi sitä, että kantajan katsotaan olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista 7.12.1999–15.9.2004. Kantaja arvostelee riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaletta, josta ei käy selväksi kantajan asema suhteessa entiseen yhtiöön Air Franceen kyseessä olevana ajanjaksona eikä etenkään se, katsottiinko kantajan olevan kyseisen yhtiön taloudellinen seuraaja vai oikeusseuraaja vai jopa molempia.

295 Riidanalaisen päätöksen ranskankielisen version 1080 perustelukappaletta on muutettu verrattuna 9.11.2010 annettuun päätökseen. Kantaja korostaa, että tämän päätöksen 1056 perustelukappaleessa todettiin, että kantaja ja AF olivat vastaavasti entisen yhtiön Air Francen, sellaisena kuin se oli olemassa 15.9.2004 asti, taloudellinen seuraaja ja oikeusseuraaja, mutta kyseisen päätöksen 1080 perustelukappaleessa ei mainita enää adverbia ”vastaavasti” (ranskaksi ”respectivement”). Tämä muutos johtuu virheestä, jonka komissio tunnusti unionin yleisessä tuomioistuimessa asiassa, jossa annettiin tuomio 16.12.2015, Air France-KLM v. komissio (T-62/11, ei julkaistu, EU:T:2015:996). Kantaja huomauttaa myös, että muutosta ei kuitenkaan tehty saman päätöksen hollannin- ja englanninkielisiin versioihin, joissa jälkimmäisen perustelukappaleen sanamuodon mukaan entisen yhtiön Air Francen taloudellinen johtaja ei ole kantaja, vaan AF.

296 Komissio kiistää kantajan väitteet.

297 Näiltä osin on syytä muistaa, että perustelujen on oltava kyseisen toimen luonteen mukaisia ja niistä on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä riidanalaisen toimenpiteen tehneen toimielimen päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden (ks. vastaavasti tuomio 29.9.2011, Elf Aquitaine v. komissio, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 147 kohta).

298 Perusteluvelvollisuuden täyttymistä on arvioitava asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, joita ovat muun muassa toimen sisältö, esitettyjen perustelujen luonne ja se tarve, joka SEUT 263 artiklan neljännessä kohdassa tarkoitetuilla henkilöillä, joille toimenpide on osoitettu tai joita se koskee, voi olla saada selvennystä tilanteeseen. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia, sillä tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimenpiteen perustelut SEUT 296 artiklan ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklan 2 kohdan c alakohdan vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 29.9.2011, Elf Aquitaine v. komissio, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 150 kohta ja tuomio 13.12.2016, Printeos ym. v. komissio, T-95/15, EU:T:2016:722, 45 kohta).

299 Kuten edellä 245–247 kohdassa todetaan, riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaleesta ilmenee, että katsoessaan kantajan olevan vastuussa Air Francen menettelytavoista kyseessä olevan ajanjakson aikana komissio tukeutui siihen, että kantaja oli perustettu muuttamalla entinen yhtiö Air France holdingyhtiöksi.

300 Näin menetellessään komissio ilmaisi selkeästi ja yksiselitteisesti perustelut sille, että se katsoi kantajan olevan vastuussa näistä menettelytavoista, ja sillä tavoin, että kantajalle selvisivät toimenpiteen syyt ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden.

301 Yksikään kantajan esittämistä väitteistä ei kumoa tätä päätelmää.

302 Vaikka riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaleessa todetaan, kuten kantaja tuo esiin, että se ”ja AF olivat [– –] entisen yhtiön Air Francen, sellaisena kuin se oli olemassa 15.9.2004 asti, taloudellinen seuraaja ja oikeusseuraaja”, tätä viittausta ei voida kuitenkaan irrottaa asiayhteydestään.

303 On nimittäin todettava, että riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaleessa kyseistä viittausta välittömästi edeltävät ja sen tueksi esitetyt toteamukset koskevat vastaavasti entisen yhtiön Air Francen ja kantajan välistä oikeudellista jatkuvuutta sekä entisen yhtiön Air Francen ja AF:n välistä taloudellista jatkuvuutta. Samoin kyseisen päätöksen englannin- ja hollanninkielisissä versioissa kyseinen viittaus kuuluu seuraavasti: ”[Kantaja] ja [AF] ovat näin ollen vastaavasti entisen yhtiön Air Francen oikeudelliset ja taloudelliset seuraajat”. Tästä seuraa, että tätä viittausta on yhtäältä pidettävä pelkkänä kirjoitusvirheenä ja toisaalta tulkittava siten, että kantajan vastuu johtuu yksinomaan kantajan ja entisen yhtiön Air Francen välisestä oikeudellisesta jatkuvuudesta, mistä komissio on lisäksi sopinut istunnossa.

2) Toinen väite, joka koskee virheitä, joita tehtiin, kun kantajan katsottiin olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista 7.12.1999–15.9.2004

304 Kantaja väittää, että komissio katsoo virheellisesti, että kantaja on vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista ennen kantajan perustamista eli 7.12.1999–15.9.2004 riippumatta siitä, onko riidanalaisen päätöksen 1080 perustelukappaletta tulkittava siten, että se on kyseisen yhtiön ”taloudellinen seuraaja” tai sen oikeudellinen seuraaja tai jopa molempia samalla tavoin kuin AF.

305 Komissio kiistää kantajan väitteet.

306 On huomattava, että kantaja esittää kanteessaan kolme skenaariota, joissa sen katsotaan olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista ajanjaksolla 7.12.1999–15.9.2004. Ensimmäisessä skenaariossa kantaja olisi entisen yhtiön Air Francen taloudellinen seuraaja, kun taas toisessa skenaariossa kantaja olisi entisen yhtiön Air Francen oikeudellinen seuraaja. Kolmannessa skenaariossa kantaja olisi entisen yhtiön Air Francen taloudellinen ja oikeudellinen seuraaja. Oikeusseuraannon osalta kantaja tyytyy viittaamaan tämän kanneperusteen ensimmäisessä osassa esitettyyn oikeuskäytäntökatsaukseen. Katsaus oikeuskäytäntöön kattaa yleisesti edellytykset, joiden täyttyessä emoyhtiön voidaan katsoa olevan vastuussa tytäryhtiönsä kilpailunvastaisesta toiminnasta ennen tytäryhtiön hankkimista.

307 Kantaja ei kuitenkaan selitä, miten mainitun oikeuskäytännön pohjalta voidaan tulkita, ettei kantajan voida katsoa olleen vastuussa entisen yhtiön Air Francen menettelytavoista. Kaiken lisäksi tämän oikeuskäytännön kattamat tilanteet eroavat käsiteltävänä olevista tilanteista.

Kantaja ei nimittäin hankkinut entistä yhtiötä Air Francea, vaan kantaja on perustettu muuttamalla Air Francen yritysnimi ja toimiala, millä on varmistettu entisen yhtiön Air Francen oikeuksien ja velvollisuuksien oikeudellinen jatkuvuus 7.12.1999–15.9.2004 harjoitetun toiminnan osalta.

308 Kantaja lisäsi istunnossa, että AF:n vastuuttaminen entisen yhtiön Air Francen kilpailunvastaisista toimista yhtiöiden välisen taloudellisen jatkuvuuden perusteella mitätöisi ”vastuunjaon” kantajan kanssa. Komissio ei siten voinut päättää siirtää vastuun entisen yhtiön Air Francen toimista AF:lle ja samanaikaisesti lukea näitä toimia kantajan syyksi.

309 Näiltä osin on syytä muistaa, että kyseistä yritystä silloin, kun kilpailusääntöjä rikotaan, johtaneen luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön on lähtökohtaisesti vastattava kilpailusääntöjen rikkomisesta, vaikka kilpailusääntöjen rikkomisesta tehdyn langettavan päätöksen tekemispäivänä yrityksen toiminnan harjoittaminen olisi toisen henkilön vastuulla (tuomio 16.11.2000, Cascades v. komissio, C-279/98 P, EU:C:2000:626, 79 kohta).

310 Se seikka, että yhtiötä kilpailusääntöjen rikkomisen aikana johtaneen oikeushenkilön tietyt piirteet, esimerkiksi yhtiön yritysnimi, ovat muuttuneet, ei voi saattaa kyseenalaiseksi yhtiön oikeudellisen olemassaolon jatkuvuutta (ks. vastaavasti tuomio 16.11.2000, SCA Holding v. komissio, C-297/98 P, EU:C:2000:633, 28 ja 29 kohta).

311 Käsiteltävässä asiassa riidanalaisen päätöksen 22 ja 1080 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, ja on kiistatonta, että yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta ennen 15.9.2004 vastuussa oleva oikeushenkilö jatkoi olemassaoloaan tämän päivämäärän jälkeen, mutta sen yritysnimeä ja toimialaa muutettiin. Entisestä yhtiöstä Air Francesta, joka oli liiketoimintaa harjoittava oikeussubjekti, ”tuli” näin kantaja, Air France-KLM-konsernin emoyhtiö.

312 Tästä seuraa, että edellä 309 ja 310 kohdassa mainitun oikeuskäytännön valossa komissiota ei voida moittia siitä, että se on soveltanut oikeudellisen jatkuvuuden kriteeriä katsoessaan kantajan olevan vastuussa vastuuseen entisen yhtiön Air Francen toimista 7.12.1999–15.9.2004.

313 Mitä tulee siihen, että AF:n katsotaan olevan taloudellisena seuraajana vastuussa näistä toimista, on muistettava, että vaikka päätös on laadittu ja julkaistu yhden ainoan päätöksen muodossa, sen on katsottava muodostuvan useista yksittäispäätöksistä, joissa todetaan kunkin adressaattina olevan yrityksen osalta se kilpailusääntöjen rikkominen tai rikkomiset, johon tai joihin sen on katsottu syyllistyneen, ja joissa tarvittaessa määrätään sakko (tuomio 15.10.2002, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P ja C-254/99 P, EU:C:2002:582, 100 kohta). Siten jos yksi päätöksen adressaateista päättää nostaa kumoamiskanteen, unionin tuomioistuinten käsiteltäväksi saatetaan vain tätä adressaattia koskevat päätöksen osat. Sitä vastoin osat, jotka koskevat muita adressaatteja, eivät lähtökohtaisesti ole sen asian kohteena, joka on saatettu unionin tuomioistuinten ratkaistavaksi (tuomio 11.7.2013, Team Relocations ym. v. komissio, C-444/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:464, 66 kohta), pois lukien tilanteet, jossa emoyhtiön vastuu perustuu täysin sen tytäryhtiön vastuuseen (ks. vastaavasti tuomio 22.1.2013, komissio v. Tomkins, C-286/11 P, EU:C:2013:29, 43 ja 49 kohta).

314 Koska kantajan vastuu entisen yhtiön Air Francen toimista ei ole johdettu sen tytäryhtiön AF:n vastuusta, tästä seuraa, ettei käsiteltävässä kanteessa voida ottaa tutkittavaksi väitettä siitä, että komissio on katsonut kyseisen tytäryhtiön olevan vastuussa entisen yhtiön Air Francen toimista 7.12.1999–15.9.2004.

315 Edellä esitetyn perusteella toinen väite on hylättävä.

3) Kolmas väite, joka koskee yksilöllisen vastuun sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatteiden loukkaamista

316 Se, että kantajan katsotaan olevan vastuussa Air Francen menettelytavoista 7.12.1999–15.9.2004, loukkaa kantajan väitteen mukaan yksilöllisen vastuun periaatetta sekä rangaistusten ja seuraamusten yksilökohtaisen määräämisen periaatetta. Kantaja väittää, ettei sitä vielä ollut olemassa kyseisenä ajanjaksona ja että se ei ole entisen yhtiön Air Francen taloudellinen seuraaja.

317 Komissio kiistää kantajan väitteet.

318 Tältä osin on todettava, kantajan väitteet nojaavat virheelliseen oletukseen, että sitä ”ei ollut olemassa” entisen yhtiön Air Francen toiminnan ajankohtana. Kuten nimittäin edellä 293 ja 311 kohdassa todetaan, entinen yhtiö Air France ja kantaja ovat yksi ja sama oikeudellinen henkilö, joka on perustettu ennen entisen yhtiön Air Francen toimia 7.12.1999–15.9.2004.

319 Edellä esitetyn perusteella kolmas väite ja siten koko ensimmäisen kanneperusteen toinen osa on hylättävä.

320 Ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä esitetty ensisijainen väite on niin ikään hylättävä siltä osin kuin se perustuu siihen, ettei kantaja ole osallistunut yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Ensimmäisen kanneperusteen tämän osan tarkastelusta ilmenee, että kantajan vastuu entisen yhtiön Air Francen toimista 7.12.1999–15.9.2004 ei ole osallisuudesta johdettu vastuu. Ensimmäinen kanneperuste on siis hylättävä.

4. Toinen kanneperuste, joka koskee sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä annetun vuoden 2002 tiedonannon rikkomista ja luottamuksensuojan periaatteen sekä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja syrjintäkieltoa koskevan periaatteen loukkaamista

321 Kantaja väittää, että Lufthansan sakoista vapauttamista koskevan hakemuksensa yhteydessä esittämät todisteet on jätettävä tutkimatta ja ne on poistettava asiakirja-aineistosta. Lufthansa ei nimittäin ollut oikeutettu saamaan vapautusta sakoista, koska se ei lopettanut osallistumistaan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen sen jälkeen, kun se jätti sakoista vapauttamista koskevan hakemuksensa, ja koska se rikkoi näin ollen sakoista vapauttamista ja sakkojen lieventämistä koskevan vuoden 2002 tiedonannon 11 kohdan b alakohdassa tarkoitettuja edellytyksiä.

322 Ilman kyseisiä todisteita komissio ei olisi kuitenkaan voinut aloittaa tutkimusta, minkä komissio myönsi riidanalaisen päätöksen 1302 perustelukappaleessa. Lisäksi nämä todisteet ovat riidanalaisen päätöksen perusta, mitä korostetaan saman päätöksen 1250 perustelukappaleessa. Näin ollen näiden todisteiden poistaminen asiakirja-aineistosta pitäisi siten johtaa kyseisen päätöksen kumoamiseen kokonaisuudessaan.

323 Komissio kiistää kantajan väitteet. Yhtäältä komissio väittää, että nyt käsiteltävä kanneperuste on tehoton, koska sakoista vapauttamisen peruuttaminen Lufthansalta ei johda Lufthansan sakoista vapauttamista koskevan hakemuksen yhteydessä toimittamien todisteiden tutkimatta jättämiseen. Toisaalta komissio väittää, että Lufthansalle oli ilmoitettu, että kyseisen hakemuksen esittäminen saattaisi vaikuttaa kielteisesti tutkinnan moitteettomaan kulkuun ja komission kykyyn tutkia riidanalaista kartellia ja määrätä siitä seuraamuksia. Lisäksi Lufthansan ja muiden syytettyjen liikenteenharjoittajien välinen yhteydenpito tapahtui myös kolmannen maan kilpailuviranomaisen pyynnöstä.

324 Kantaja vastaa, että käsiteltävä kanneperuste on tehokas ja että komission unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämiä väitteitä erityisistä olosuhteista, jotka oikeuttivat sen, että Lufthansa jatkoi kilpailusääntöjen rikkomista sakoista vapauttamista koskevan hakemuksen jättämisen jälkeen, ei voida ottaa tutkittavaksi, koska niitä ei ole sisällytetty riidanalaiseen päätökseen. Kantaja katsoo, että tällaiset väitteet, jotka siltä on salattu, merkitsevät ”puolustautumisoikeuksien loukkaamista oikeuskeinojen tasapuolisuuden periaatteen vastaisesti”.

325 Kantaja vaatii näin ollen, että unionin yleinen tuomioistuin velvoittaa komission julkistamaan vastinekirjelmässään esitettyjä uusia seikkoja koskevat ”todisteiden yksityiskohdat”, jotta kantaja saisi täydelliset tiedot olosuhteista, joissa komissio ja kolmannen maan kilpailuviranomainen kannustivat Lufthansaa jatkamaan rikkomista 7.12.2005 jälkeen.

326 On syytä huomauttaa, että kantajan väite perustuu kokonaan oletukseen, jonka mukaan sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä vuonna 2002 annetun tiedonannon 11 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen edellytysten noudattamatta jättäminen voi johtaa sakoista vapauttamista koskevan hakemuksen yhteydessä esitettyjen todisteiden tutkimatta jättämiseen.

327 Väite perustuu tuomioon 12.12.2012, Almamet v. komissio (T-410/09, ei julkaistu, EU:T:2012:676, 39 ja 40 kohta) ja tuomioon 16.6.2015, FSL ym. v. komissio (T-655/11, EU:T:2015:383, 44, 46 ja 80 kohta), joiden mukaan unionin oikeudessa ei voida hyväksyä todisteita, jotka on hankittu jättäen kokonaan noudattamatta menettelyä, josta niiden hankkimisen osalta on säädetty ja jolla pyritään suojelemaan asianomaisten ihmisoikeuksia.

328 On kuitenkin huomattava, että sakoista vapauttamisen edellytykset eivät ole todisteiden hankkimiseen liittyviä menettelysääntöjä. Sakoista vapauttamisen edellytykset liittyvät nimittäin syihin, joiden vuoksi todistaja päättää tehdä yhteistyötä viranomaisten kanssa, eikä niillä ole sinällään vaikutusta todisteiden keräämisen laillisuuteen ja todisteiden käytettävyyteen (ks. vastaavasti julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus asiassa FSL ym. v. komissio, C-469/15 P, EU:C:2016:884, 76 ja 77 kohta).

329 Lisäksi siltä osin kuin kantaja väittää perusteluissaan, että tällaisten todisteiden hyväksyminen on ristiriidassa tiettyjen perustakeiden tai olennaisten menettelymääräysten kanssa, joita ei sitä paitsi ole täsmennetty kantajan kirjelmissä, on todettava, että oikeuskäytännön mukaan yritys, joka tämän asian kantajan tavoin päättää antaa lausuman sakon määrän alentamiseksi, on tietoinen siitä, että vaikka sille myönnetään alennus vain siinä tapauksessa, että komission näkemyksen mukaan tiedonannossa vahvistetut alennusedellytykset täyttyvät, lausuma kuuluu joka tapauksessa asiakirja-aineistoon ja siihen voidaan vedota todisteena myös sen antajaa vastaan (tuomio 12.12.2012, Novácke chemické závody v. komissio, T-352/09, EU:T:2012:673, 111 kohta).

330 Tullessaan tähän johtopäätöksen unionin yleinen tuomioistuin onkin tukeutunut sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa annetun komission tiedonannon 31 kohtaan (EUVL 2006, C 298, s. 17; jäljempänä vuoden 2006 sakoista vapauttamista koskeva tiedonanto), joka korvaa sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa vuonna 2002 annetun komission tiedonannon ja jossa määrätään, että ”kaikki komissiolle tämän tiedonannon perusteella esitetyt lausunnot kuuluvat komission asiakirja-aineistoon, ja niitä voidaan näin ollen käyttää todisteina”.

331 Kyseisen vuoden 2006 sakoista vapauttamista koskevan tiedonannon 37 kohdassa todetaan kuitenkin, että kyseisen tiedonannon 31 kohtaa sovelletaan kaikkiin vireillä oleviin ja uusiin sakoista vapauttamista tai sakkojen lieventämistä koskeviin hakemuksiin (ks. vastaavasti tuomio 12.12.2012, Novácke chemické závody v. komissio, T-352/09, EU:T:2012:673, 27 ja 111 kohta). Tämä on tilanne sen hakemuksen osalta, jonka Lufthansa esitti komissiolle 7.12.2005. Tämä hakemus oli nimittäin vielä vireillä, kun kyseessä oleva tiedonanto astui voimaan 8.12.2006.

332 Lisäksi vuoden 2002 sakoista vapauttamista koskevan tiedonannon 33 kohdan mukaan ”kaikki komissiolle tämän tiedonannon perusteella esitetyt kirjalliset selvitykset kuuluvat komission asiakirjavihkoon”. Näin ollen komissio voi käyttää tätä tiedonantoa todisteenaan. Lisäksi vuoden 2006 sakoista vapauttamista koskevan tiedonannon 31 kohdan sanamuodossa ainoastaan selvennetään seurauksia, joita väistämättä aiheutuu kyseisen tiedonannon säilyttämisestä asiakirja-aineistossa.

333 Toisin kuin kantaja väittää, mikään ei myöskään estä sitä, että unionin yleisen tuomioistuimen 12.12.2012 antamassaan tuomiossa Novácke chemické závody v. komissio (T-352/09, EU:T:2012:673) tekemät päätelmät, jotka koskevat sakoista vapauttamista tai lieventämistä hakeneen henkilön antamia lausuntoja, ulotetaan koskemaan kaikkia todisteita, jotka yritys on toimittanut saadakseen vapautuksen sakoista.

334 Unionin yleinen tuomioistuin tukeutui 12.12.2012 antamassaan tuomiossa Novácke chemické závody v. komissio (T-352/09, EU:T:2012:673) pääasiassa sakon määrän alentamista hakevan yrityksen tekemän yhteistyön vapaaehtoisuuteen sekä kyseessä oleviin tosiseikkoihin sovellettavan sakkojen määräämättä jättämisestä tai lieventämisestä annetun tiedonannon sanamuotoon päättäessään, että sakkojen määräämättä jättämistä tai lieventämistä hakeneen yrityksen lausumaan voitiin vedota todisteena riippumatta yrityksen sakkojen määräämättä jättämistä tai lieventämistä koskevan hakemuksen kohtalosta.

335 Yhtäältä Lufthansan sakoista vapauttamista koskevan hakemuksensa yhteydessä toimittama todistusaineisto, kuten 12.12.2012 annettuun tuomioon johtaneessa asiassa Novácke chemické závody v. komissio (T-352/09, EU:T:2012:673) sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä hakeneen tahon antama lausuma, on esitetty vapaaehtoisesti.

336 Toisaalta kumpikaan vuoden 2002 tai 2006 sakoista vapauttamista ja niiden lieventämistä koskevista tiedonannoista ei sisällä säännöksiä, jotka mahdollisesti ruokkisivat komission kanssa yhteistyöhön haluavien yritysten odotuksia sellaisten yritysten toimittamien todisteiden kohtalon osalta, jotka voivat saada (vuoden 2002 tiedonannon 15 kohdan tai vuoden 2006 tiedonannon 18 kohdan mukaisesti) ehdollisen vapautuksen sakoista, mutta jotka eivät täytä lopullista vapautusta sakoista koskevia edellytyksiä (vuoden 2002 tiedonannon 19 kohdan tai vuoden 2006 tiedonannon 22 kohdan mukaisesti). Tämä tilanne on ristiriidassa niiden tarkennusten kanssa, joita kyseisissä tiedonannoissa annetaan sellaisen hakemuksen tueksi esitettyjen seikkojen kohtalosta, jonka osalta komissio katsoo, ettei se täytä ehdollisen vapautuksen

myöntämisedellytyksiä. Tämänkaltaisessa tapauksessa yritys voi peruuttaa todisteet, jotka se on esittänyt sakoista vapauttamista koskevaa hakemustaan varten (ks. vuoden 2002 tiedonannon 17 kohta ja vuoden 200 tiedonannon 20 kohta).

337 Lisäksi jos asiakirja-aineistoista jätettäisiin automaattisesti pois yrityksen toimittamat todisteet, jotka osoittavat, että vaikka yritys täytti sakoista vapauttamisen edellytykset jättäessään hakemuksensa sakoista vapauttamisesta, se ei kuitenkaan täyttänyt lopullisen sakoista vapauttamisen edellytyksiä rikkomisen toteamista koskevan päätöksen tekohetkellä, heikentäisi se sakoista vapauttamista ja niiden lieventämistä koskevan menettelyn tehokkuutta. Komissio menettäisi kyseisen rikkomisen ja yritysten osallistumisen toteamisen kannalta oletettavasti olennaiset todisteet vaiheessa, jossa mahdollisuus korvata todisteiden puute lisätutkimuksilla vähenisi merkittävästi erityisesti todisteiden kasaan kuivumisen riskin vuoksi. Lisäksi olisi vaarana, että menettelyjen onnistuminen jäisi sakoista vapauttamista hakevan tahon tahdon varaan ja että komission kyky valvoa tehokkaasti sakoista vapauttamisen myöntämisedellytysten noudattamista rajoittuisi. Siten uhka hakemuksen hylkäämisestä, siihen liittyvät seuraukset huomioon ottaen, menettäisi uskottavuuttaan.

338 Kaiken edellä esitetyn perusteella on katsottava, että vaikka Lufthansa ei täyttänyt vuoden 2002 sakoista vapauttamista koskevan tiedonannon 11 kohdan b alakohdassa tarkoitettua edellytystä – olettaen, että se on näytetty toteen –, se ei estä komissiota käyttämästä Lufthansan sakoista vapauttamista koskevan hakemuksensa yhteydessä esittämiä todisteita.

[– –]

9. Kahdeksas kanneperuste, joka koskee virheitä ja suhteellisuusperiaatteen loukkaamista AF:n yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun rikkomiseen osallistumisen keston määrittämisessä

498 Kantaja väittää, että komissio teki ilmeisiä arviointivirheitä ja loukkasi suhteellisuusperiaatetta katsoessaan, että AF oli osallistunut yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen keskeytyksettä 7.12.1999–14.2.2006. Kantajan mukaan komissiolla on riidanalaisen päätöksen 136 perustelukappaleessa tarkoitettua AF:n ja Japan Airlinesin välistä yhteydenpitoa lukuun ottamatta riittäviä todisteita kantajan osalta ainoastaan 19.1.2001–19.10.2005 väliseltä ajalta.

499 Yhteydenpitoja, joihin komissio nojautuu katsoessaan AF:n osallistuneen polttoainelisään liittyvään yhteensovittamiseen 7.12.1999–19.1.2001 ja 19.10.2005 jälkeen, ei nimittäin voida pitää kilpailunvastaisina, koska kyseessä on julkisten tietojen vaihtaminen (riidanalaisen päätöksen 137, 140–142, 554, 563 ja 574 perustelukappale), joka tapahtui ETA:n ulkopuolella (kyseisen päätöksen 146, 152 ja 182 perustelukappale) tai jota komissio ei ollut osoittanut kilpailunvastaiseksi (kyseisen päätöksen 530 ja 556 perustelukappale).

500 Lisäksi komissio ei esittänyt mitään päteviä todisteita AF:n osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun rikkomisen osatekijöihin, jotka liittyivät turvalisään ja komissioiden maksamisesta kieltäytymiseen 19.10.2005 jälkeen ja 14.10.2005 jälkeen.

501 Kantaja lisää vastauskirjelmässään, ettei komissio voi velvoittaa sitä näyttämään toteen, että se on julkisesti irtisanoutunut riidanalaisesta kartellista 19.10.2005 jälkeen. Kantajan mukaan komission on näytettävä toteen, että kantaja on osallistunut rikkomiseen kyseisen päivämäärän jälkeen.

502 Komissio kiistää kantajan väitteet.

503 Ensinnäkin on tutkittava se yhteydenpito, joka kantajan mukaan koski julkisten tietojen vaihtoa (riidanalaisen päätöksen 137, 140–142, 554, 563 ja 574 perustelukappale). Toiseksi on tutkittava se yhteydenpito, jonka kantaja väittää tapahtuneen ETA:n ulkopuolella (kyseisen päätöksen 146, 152 ja 182 perustelukappale), ja kolmanneksi se yhteydenpito, joiden osalta kantajan mukaan ei ole riittävästi osoitettu, että ne olisivat kilpailunvastaisia (kyseisen päätöksen 530 ja 556 perustelukappale).

504 Kantaja väittää kanteessaan myös, että riidanalaisen päätöksen 563 perustelukappaleessa kuvatut yhteydenpidot kuuluvat myös niihin yhteydenpitoihin, jotka kantajan mukaan ovat tapahtuneet ETA-alueen ulkopuolella. Unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin antamissaan vastauksissa kantaja täsmentää kuitenkin pyytäneensä, että tämä yhteydenpito hylättäisiin, koska ei ole riittävästi osoitettu, että se olisi luonteeltaan kilpailunvastaista.

505 Ensinnäkin on todettava, että yhteydenpidot, joiden kantaja väittää koskeneen julkisten tietojen vaihtoa, voidaan jakaa itse asiassa kolmeen eri yhteydenpitotyyppiin.

506 Ensinnäkin kyseiset yhteydenpidot sisältävät muiden syytettyjen liikenteenharjoittajien sisäisiä sähköpostiviestejä, joissa mainitaan nimenomaisesti yhteydenpidot AF:ään. Komissio viittaa riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa Japan Airlinesin 20.12.1999 lähettämään sisäiseen sähköpostiviestiin. Tämä sähköpostiviesti liittyy Japan Airlinesin työntekijän ja AF:n Japanin edustajan käymään tietojenvaihtoon. Tämä tietojenvaihto, joka käytiin Japan Airlinesin ja AF:n 7.12.1999 tapahtuneen yhteydenpidon jälkeen ja jonka kilpailunvastaisuutta kantaja ei kiistä (riidanalaisen päätöksen 136 perustelukappale), ei kuitenkaan koske ainoastaan polttoainelisän käyttöönottoa, josta AF ilmoitti julkisesti samana päivänä. Tässä tietojenvaihdossa AF:n Japanin edustaja kertoi Japan Airlinesille myös, että ”asiasta ilmoitetaan kaikilla markkinoilla 22.12. ja sen jälkeen” ja että AF:n pääkonttori oli ottanut yhteyttä muiden lentoyhtiöiden, myös Lufthansan, pääkonttoreihin ”kannustaakseen niitä toteuttamaan tämä järjestelmä samalla tavalla kuin AF”.

507 Toiseksi riidanalaisen päätöksen 140–142 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit sisältävät muiden lentoliikenteen harjoittajien sisäisiä sähköpostiviestejä, joissa ei mainita mitään erityistä yhteydenpitoa AF:n ja yhden tai useamman muun liikenteenharjoittajan välillä. Näissä sähköpostiviesteissä, jotka on päivätty 21.12.1999 ja 3.1.2000, puhutaan vain AF:n ja yhden tai useamman muun liikenteenharjoittajan aikeista ottaa käyttöön polttoainelisä. Mutta kuten edellä 506 kohdassa todetaan, AF oli ilmoittanut polttoainelisän käyttöönotosta julkisesti jo 20.12.1999. Komissio ei ole esittänyt muuta näyttöä siitä, että kyseisissä perustelukappaleissa tarkoitetut sisäisten sähköpostiviestien kirjoittajat olisivat saaneet tiedon AF:n aikeista muualta kuin tästä ilmoituksesta. Kyseisen päätöksen 141 perustelukappaleessa tarkoitetussa sisäisessä sähköpostiviestissä oleva viittaus polttoainelisää koskeviin ”lehdistötiedotteisiin ja tiedonantoihin markkinoille”, jotka oli tarkoitus antaa ”lähipäivinä”, on liian epämääräinen tämän osoittamiseksi.

508 Näin ollen komissio ei voinut riidanalaisen päätöksen 724 perustelukappaleessa perustellusti tulkita kyseisen päätöksen 140–142 perustelukappaleessa tarkoitettuja sisäisiä sähköpostiviestejä siten, että ne tukisivat väitettä AF:n ja muiden lentoliikenteen harjoittajien välisestä tietojenvaihdosta.

509 Kolmanneksi riidanalaisen päätöksen 554, 563 ja 574 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit ovat viestejä, joiden lähettäjä tai yksi vastaanottajista on AF.

510 On totta, että kantajan kyseisten sähköpostiviestien yhteydessä jakamat tiedot oli jo aiemmin ilmoitettu julkisesti. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö kyseisiä sähköpostiviestejä voitaisi käyttää kantajaa vastaan.

511 Yhtäältä onkin muistettava, että julkisesti saatavilla olevien tietojen vaihtaminen on SEUT 101 artiklan 1 kohdan vastaista, kun sillä tuetaan toista kilpailunvastaista mekanismia (ks. vastaavasti tuomio 7.1.2004, Aalborg Portland ym. v. komissio, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, EU:C:2004:6, 281 kohta). Käsiteltävässä asiassa riidanalaisen päätöksen 554, 563 ja 574 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit koskivat kaikki polttoainelisän määrän tulevia muutoksia, eikä kantaja kiistä, etteikö polttoainelisä olisi tuolloin ollut syytettyjen liikenteenharjoittajien kilpailunvastaisen yhteensovittamisen kohteena.

512 Toisaalta on huomattava, että riidanalaisen päätöksen 554, 563 ja 574 perustelukappaleessa tarkoitetuissa sähköpostiviesteissä ei vaihdettu pelkästään tietoja, jotka AF oli julkistanut jo aiemmin. Kyseisen päätöksen 554 perustelukappaleessa kerrotaan 15.11.2005 päivätystä sähköpostiviestistä, jossa AF ei ainoastaan toistanut edellisenä päivänä julkistamaansa tietoa polttoainelisän määrän korottamisesta, vaan vahvisti sen. Näin menetellessään AF vähensi entisestään polttoainelisän tason kehitykseen liittyvää epävarmuutta.

513 Riidanalaisen päätöksen 563 ja 574 perustelukappaleessa komissio kuvailee Air Cargo Council Switzerlandin (Sveitsin rahtikomitea, jäljempänä ACCS) jäsenten välistä tietojenvaihtoa. Kyseisen päätöksen 563 perustelukappaleessa tarkoitettu tietojenvaihto alkoi 28.11.2005 ja päättyi 1.12.2005. Kyseisen päätöksen 574 perustelukappaleessa tarkoitettu tietojenvaihto on päivätty 6. ja 7.2.2006. Nämä kaksi tietojenvaihtoa koskivat paitsi AF:n suunnitteleman polttoainelisän tason muuttamisen täytäntöönpanoa myös muiden syytettyjen liikenteenharjoittajien, kuten Swissin ja SIA:n, samansuuntaisia aikeita. AF ei kuitenkaan osoita, saati väitä, että kaikki nämä tiedot olisi julkistettu jo aiemmin.

514 Toiseksi kantajan väitteen mukaan ETA-alueen ulkopuolella tapahtuneiden yhteydenpitojen osalta on huomautettava, että kantaja väittää sen jäävän komission alueellisen toimivallan ulkopuolelle. Kantaja väittääkin lähinnä, että kyseisen päätöksen 146 ja 152 perustelukappaleessa kuvatut yhteydenpidot koskivat saapuvia reittejä ja tapahtuivat ennen asetuksen N:o 411/2004 ja ETA:n sekakomitean päätöksen N:o 40/2005 voimaantuloa. Tämän päätöksen 182 perustelukappaleessa kuvattu yhteydenpito koski kantajan mukaan Sveitsistä lähteviä reittejä ja tapahtui ennen Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen voimaantuloa.

515 Jos oletetaan, että riidanalaisen päätöksen 146, 152 ja 182 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenpidot koskivat ainoastaan reittejä, jotka kyseessä olevina ajanjaksoina eivät kuuluneet komission toimivaltaan, on syytä muistaa, että komissio voi tukeutua ennen rikkomisajankohtaa tapahtuneeseen yhteydenpitoon muodostaakseen kokonaiskuvan tilanteesta ja tukeakseen siten tiettyjen todisteiden tulkintaa (ks. vastaavasti tuomio 8.7.2008, Lafarge v. komissio, T-54/03, ei julkaistu, EU:T:2008:255, 427 ja 428 kohta). Näin on myös siinä tapauksessa, että komissiolla ei ollut toimivaltaa todeta kilpailusääntöjen rikkomista ja määrätä siitä seuraamuksia ennen kyseistä ajanjaksoa (ks. vastaavasti tuomio 30.5.2006, Bank Austria Creditanstalt v. komissio, T-198/03, EU:T:2006:136, 89 kohta ja tuomio 22.3.2012, Slovak Telekom v. komissio, T-458/09 et T-171/10, EU:T:2012:145, 45–52 kohta).

516 Riidanalaisen päätöksen 107 ja 108 perustelukappaleessa eli 4.1 kohdassa, joka on otsikoitu ”Kartellin perusperiaatteet ja rakenne”, komissio toteaa sen tutkimuksessa ilmenneen, että kyseessä oli maailmanlaajuinen kartelli, joka perustui kahden- ja monenvälisten yhteyksien verkostoon, joka toteutettiin ”eri tasoilla asianomaisissa yrityksissä [– –] ja joka tapahtui joissakin tapauksissa useilla maantieteellisillä alueilla”.

517 Riidanalaisen päätöksen 109, 110, 876, 889 ja 1046 perustelukappaleessa ja sivun 1323 alaviitteessä komissio täsmentää tämän ”monitasoisen” organisaation toimintatapoja. Komission mukaan polttoaine- ja turvallisuuslisät olivat yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät liittyneet tiettyyn reittiin vaan joita oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti. Lisiä koskevat päätökset tehtiin yleensä kunkin liikenteenharjoittajan päätoimipaikkatasolla. Liikenteenharjoittajien päätoimipaikat ovat olleet ”yhteydessä toisiinsa”, kun lisien tason muuttaminen oli edessä. Paikallistasolla liikenteenharjoittajat yhdenmukaistivat toimintaansa yhtäältä päätoimipaikkojensa antamien ohjeiden täytäntöönpanemiseksi parhaalla tavalla ja niiden mukauttamiseksi paikallisiin markkinaolosuhteisiin ja toisaalta paikallisten aloitteiden yhteensovittamiseksi ja täytäntöönpanemiseksi. Kyseisen päätöksen 111 perustelukappaleessa komissio täsmentää, että liikenteenharjoittajien edustajien paikallisia yhteenliittymiä käytettiin tähän tarkoitukseen etenkin Sveitsissä.

518 Riidanalaisen päätöksen 146, 152 ja 182 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenpidot ovat nimenomaan tämänkaltaista yhteydenpitoa. Ensinnäkin kaikki yhteydenpidot koskivat polttoainelisän käyttöönottoa tai toteuttamista Singaporessa (146 perustelukappale), Intiassa (152 perustelukappale) ja Sveitsissä (182 perustelukappale). Toiseksi yhteydenpidot olivat joko samanaikaisia kuin päätoimipaikkojen lisämaksuista käymät keskustelut tai niitä koskeva päätökset (146 perustelukappale) tai ne liittyivät ohjeisiin kuulla päätoimipaikkaa tai niissä siirrettiin keskustasolla etukäteen tehtyjä ilmoituksia tai päätöksiä paikallistasolle (152 ja 182 perustelukappale). Kolmanneksi kaikki yhteydenpidot tapahtuivat lentoyhtiöiden edustajien paikallisten yhteenliittymien sisällä tai yhteydessä.

519 Riidanalaisen päätöksen 724 ja 792 perustelukappaleessa komissio nojautuu kyseisiin yhteydenpitoihin tukeakseen tulkintaansa muista todisteista, joiden ei ole väitetty jäävän sen toimivallan ulkopuolelle. Siten kyseiset yhteydenpidot olivat osa niitä lukuisia muita riidanalaisia yhteydenpitoja, jotka komissio mainitsee tämän päätöksen 724 perustelukappaleessa osoittaakseen, että AF oli pitänyt yllä ”yhteyksiä kilpailijoihinsa paikallistasolla”. Yhteydenpidot ovat niin ikään osa useita muita, ennen 19.1.2001 päivättyjä yhteydenpitoja, joista komissio katsoo kantajan olevan vastuussa kyseisen päätöksen 722–724 perustelukappaleessa.

520 Tästä seuraa, että komissio ei ylittänyt toimivaltansa rajoja tukeutuessaan riidanalaisen päätöksen 146, 152 ja 182 perustelukappaleessa tarkoitettuihin yhteydenpitoihin, jotta se voisi muodostaa kokonaiskuvan riidanalaisesta kartellista ja siten tukea tulkintaansa muista todisteista, joiden perusteella se katsoi kantajan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisää koskevasta osatekijästä.

521 On kuitenkin huomautettava kantajan tavoin, että komissio ei ole näyttänyt toteen AF:n osallistumista yhteen näistä yhteydenpidoista eli riidanalaisen päätöksen 152 perustelukappaleessa mainittuun lentoyhtiöiden edustajien johtokunnan [jäljempänä BAR] rahdista vastaavan alakomitean [jäljempänä alakomitea] viralliseen kokoukseen Intiassa. Kantaja ei kuitenkaan kiistä sitä, että AF oli saanut kutsun kyseiseen kokoukseen, kuten kaikki BAR:n alakomitean jäsenet. Se, että kyseessä olevien liikenteenharjoittajien tarkoituksena oli käsitellä polttoainelisäasiaa AF:n kanssa, on kuitenkin sellaisenaan osoitus jälkimmäisen osallistumisesta

yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun rikkomisen polttoainelisää koskevaan osatekijään (ks. vastaavasti tuomio 29.6.2012, GDF Suez v. komissio, T-370/09, EU:T:2012:333, 226 kohta). Asiakirja-aineistosta ilmenee lisäksi, että kantaja oli tietoinen kokouksen tarkoituksesta. Myös kyseisessä perustelukappaleessa kuvatun epävirallisen kokouksen, johon kantaja ei kiistä AF:n osallistuneen, päätteeksi BAR:n alakomitean puheenjohtaja oli ehdottanut BAR:n alakomitean virallisen kokouksen järjestämistä, jotta asianomaiset liikenteenharjoittajat voisivat tehdä polttoainelisää koskevan sopimuksen. Tästä seuraa, että komissio saattoi perustellusti ottaa laajemman indisiokokonaisuuden puitteissa huomioon AF:n kutsun tähän kokoukseen voidakseen esittää kyseisen päätöksen 724 perustelukappaleessa päätelmän, että AF osallistui BAR:n alakomitean polttoainelisää koskeviin keskusteluihin Intiassa.

522 Edellä esitetystä seuraa, että komissio saattoi katsoa AF:n olevan vastuussa riidanalaisen päätöksen 146, 152 ja 182 perustelukappaleessa kuvatuista yhteydenpidoista.

523 Kolmanneksi yhteydenpidoista, joiden kilpailunvastaisen luonteen kantaja kiistää, on huomautettava, että ne käsittävät kokouksen ja useita puhelinkeskusteluja. Tässä 19.10.2005 pidetyssä kokouksessa, johon viitataan riidanalaisen päätöksen 530 perustelukappaleessa, AF ja Lufthansa ”ovat vastavuoroisesti vakuuttuneita lisämaksujen johdonmukaisesta soveltamisesta ja sopineet, ettei mitään muuta yksipuolista toimenpidettä, kuten AF:n asettamaa polttoainelisän enimmäismäärää, toisteta ja että huolitsijat eivät saaneet lisämaksuista provisioita”. Kokouksen kilpailunvastaista luonnetta ei siten voi kiistää. Vastauksessaan unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin kantaja sitä paitsi myöntää, että kyseinen kokous kuului todisteisiin, joita voitiin käyttää sitä vastaan.

524 Kantaja keskittyykin väitteessään riidanalaisen päätöksen 530 ja 556 perustelukappaleessa tarkoitettuihin puhelinkeskusteluihin. Kantajan mukaan nämä puhelinkeskustelut käytiin Lufthansan aloitteesta ja niiden ainoa tarkoitus oli tuottaa sisältöä Lufthansan sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä koskevaan hakemukseen liittyvään asiakirja-aineistoon. Kantaja katsoo, että nämä olivat ”seurantayhteydenottoja”, joissa ei käsitelty uusia aiheita, vaan joilla pyrittiin ainoastaan säilyttämään ”keinotekoinen yhteys” AF:ään. Lisäksi kantaja väittää, että kyseisen päätöksen 556 perustelukappaleessa tarkoitetut, 21.11.2005 päivätyt puhelinkeskustelut olivat hyvin lyhyitä ja että on mahdotonta päätellä, että niiden tarkoituksena oli luonteeltaan kilpailunvastainen tietojenvaihto, koska AF oli ilmoittanut polttoainelisän alentamisesta samana päivänä.

525 Mitään näistä väitteistä ei kuitenkaan voida hyväksyä.

526 Ensinnäkään kantajan väite, jonka mukaan riidanalaisen päätöksen 530 ja 556 perustelukappaleessa tarkoitettujen puhelinkeskustelujen ainoana tarkoituksena oli säilyttää keinotekoinen yhteys AF:ään ja tuottaa sisältöä Lufthansan sakoista vapauttamista koskevaan asiakirja-aineistoon, ei perustu mihinkään konkreettiseen näyttöön. Asiakirja-aineistoon sisältyvät seikat osoittavat päinvastaista. Yhtäältä kyseisen päätöksen 530 perustelukappaleessa tarkoitettu puhelinkeskustelu korvasi 19.10.2005 pidetyn kokouksen, jonka kilpailunvastainen luonne on osoitettu (ks. edellä 523 kohta), seurantakokouksen. Lisäksi komissio on tuonut kyseisessä päätöksessä esiin useita yhteydenpitoja, jotka ovat tapahtuneet kyseessä olevan ajanjakson aikana ja joihin AF osallistui (ks. erityisesti 525 ja 563 perustelukappale). Toisaalta saman päätöksen 556 perustelukappaleessa tarkoitetut kaksi puhelinkeskustelua käytiin 21.11.2005 eli samana päivänä kuin Lufthansa julkaisi

lehdistötiedotteensa, jossa ilmoitettiin polttoainelisän alentamisesta, ja kaksi päivää sen 19.10.2005 pidetyn kokouksen jälkeen, jonka kilpailunvastainen luonne on osoitettu (ks. edellä 523 kohta).

527 Toiseksi riidanalaisen päätöksen 556 perustelukappaleessa tarkoitettuja puhelinkeskusteluja ei voida sivuuttaa, koska on mahdotonta päätellä, että niiden tarkoituksena oli luonteeltaan kilpailunvastainen tietojenvaihto. Sen lisäksi, että nämä puhelinkeskustelut käytiin samana päivänä kuin Lufthansa julkaisi lehdistötiedotteensa, jossa ilmoitettiin polttoainelisän alentamisesta, ja kaksi päivää 19.10.2005 pidetyn kokouksen jälkeen, puhelujen soittaja oli Lufthansan hinnoittelupolitiikasta vastaava johtaja, jonka AF itse myöntää olleen ”keskeisessä asemassa kansainvälisissä toiminnoissa”. Tämä Lufthansan työntekijä oli soittanut AF:lle jo aiemmin keskustellakseen lisämaksuista (kyseisen päätöksen 357, 525 ja 552 perustelukappale).

528 Mitä tulee siihen, että riidanalaisen päätöksen 530 ja 556 perustelukappaleessa tarkoitettuja puhelinkeskusteluja kävivät Lufthansan työntekijät, joiden väitetään tienneen, että sakoista vapauttamista koskeva hakemus oli valmisteilla, on yhtäältä syytä todeta, ettei tämä mitenkään poista puhelinkeskustelujen kilpailunvastaista luonnetta. Toisaalta kyseisissä perustelukappaleissa tarkoitettujen puhelinkeskustelujen hylkääminen tästä syystä saattaisi vaarantaa sakoista vapauttamista ja niiden lieventämistä koskevan menettelyn tehokkaan vaikutuksen, koska se estäisi komissiota ottamasta huomioon todisteita, jotka on kerätty päivämäärän, jona asianomainen työntekijä sai tietää työnantajansa aikomuksesta hakea vapautusta sakoista, ja rikkomisen päättymispäivän väliseltä ajalta.

529 Sitä paitsi se, että AF ilmoitti polttoainelisän alentamisesta 21.11.2005, ei suinkaan kyseenalaista riidanalaisen päätöksen 556 perustelukappaleessa tarkoitetun yhteydenpidon kilpailunvastaista luonnetta, vaan tukee sitä. Kuten tästä perustelukappaleesta ilmenee, lehdistötiedotteessa, jonka Lufthansa toimitti samana päivänä, juuri ennen sen julkaisemista, Lan Airlinesille, ilmoitettiin myös polttoainelisän alentamisesta.

530 Kolmanneksi, toisin kuin kantaja väittää, yhteydenpidon ei tarvitse koskea uutta asiaa tai olla kestoltaan tietyn pituinen, jotta sitä voitaisiin käyttää yritystä vastaan kilpailusääntöjen rikkomista koskevassa menettelyssä.

531 Tästä seuraa, että komissio saattoi perustellusti käyttää riidanalaisen päätöksen 530 ja 556 perustelukappaleessa tarkoitettuja puhelinkeskusteluja kantajaa vastaan.

532 Kaiken edellä esitetyn perusteella on syytä katsoa, että komissio saattoi käyttää AF:ää vastaan riidanalaisen päätöksen 137, 146, 152, 182, 530, 554, 556, 563 ja 574 perustelukappaleessa tarkoitettuja yhteydenpitoja, mutta ei kyseisen päätöksen 140–142 perustelukappaleessa tarkoitettuja yhteydenpitoja.

533 Näiden seikkojen valossa on määritettävä, saattoiko komissio katsoa AF:n olevan vastuussa rikkomisesta 7.12.1999–19.1.2001 ja 19.10.2005.

534 Ajanjakson 7.12.1999–19.1.2001 osalta, jolloin ainoastaan polttoainelisä oli voimassa, on todettava, että komissiolla oli useita todisteita, joita se pystyi pätevästi käyttämään AF:ää vastaan. Kyseessä on ensinnäkin AF:n ja Japan Airlinesin välinen tietojenvaihto joulukuussa 1999 (riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappale) ja toisena Cathay Pacific Airlinesin ilmoitus kokouksen pitämisestä Intiassa ”tammikuun 2000 vaiheilla” (kyseisen päätöksen 152 perustelukappale). Kolmas todiste on BAR:n alakomitean 3.2.2000 päivätty kokouspöytäkirja

(kyseisen päätöksen 146 perustelukappale) ja neljäs ACCS:n 17.1.2001 päivätty kokouspöytäkirja (kyseisen päätöksen 182 perustelukappale). Ajanjakso, jonka alalta komissiolla ei ole yhtään yhteydenpitoa, jota se voisi käyttää AF:ää vastaan, alkoi siis 4.2.2000 ja päättyi 17.1.2001. Tämä ajanjakso ei siten ole pituudeltaan ”lähes yksi vuosi ja puolitoista kuukautta”, vaan enintään 11 kuukautta ja 13 päivää.

535 Käsiteltävän asian olosuhteissa tämä ajanjakso on riittävän pitkä, jotta on tarpeen selvittää, keskeytyikö AF:n osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkuvaan rikkomiseen 4.2.2000–17.1.2001.

536 Tältä osin on syytä muistuttaa, että se, ettei yrityksen osallistumista kyseessä olevaan rikkomiseen määrätyn ajanjakson aikana ole osoitettu suoraan, ei ole esteenä sille, että yhtiön todetaan osallistuneen rikkomiseen myös kyseisen ajanjakson aikana, kunhan tuo toteamus perustuu objektiivisiin ja yhtäpitäviin seikkoihin (ks. tuomio 17.9.2015, Total Marketing Services v. komissio, C-634/13 P, EU:C:2015:614, 27 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

537 Se, että monitahoisessa rikkomisessa asianomainen yritys ei osallistu yhteen tai useampaan salaiseen yhteydenpitoon tai ei ole samaa mieltä jonkin yhteydenpidon tuloksesta, ei tarkoita, että se olisi lakannut osallistumasta kyseiseen rikkomiseen (tuomio 24.3.2011, Kaimer ym. v. komissio, T-379/06, ei julkaistu, EU:T:2011:110, 66 kohta).

538 Sanoutuminen irti julkisesti on sitä vastoin tärkeä seikka, jolla voidaan osoittaa kilpailunvastaisen käyttäytymisen päättyminen. Vastaavasti se, ettei asiasta sanouduta irti julkisesti, on tosiasiallinen tilanne, johon komissio voi vedota osoittaakseen yhtiön jatkaneen kilpailunvastaista käyttäytymistään. Kyseessä on kuitenkin vain yksi niistä seikoista, jotka on otettava huomioon todettaessa, onko yritys tosiasiallisesti jatkanut osallistumistaan rikkomiseen vai onko se sitä vastoin päättänyt osallistumisensa. Toteamus asianomaisen yrityksen keskeytymättömästä osallistumisesta rikkomiseen ei riitä perusteluksi silloin, kun merkittävän ajanjakson aikana on ollut useita salaisia yhteydenpitoja asianomaisen yrityksen edustajien niihin osallistumatta. Komission on siten perustettava arviointinsa myös muihin todisteisiin (ks. vastaavasti tuomio 17.9.2015, Total Marketing Services v. komissio, C-634/13 P, EU:C:2015:614, 23 ja 28 kohta).

539 Tällaisia todisteita voivat olla etenkin kyseessä olevan rikkomisen luonne (ks. vastaavasti tuomio 12.7.2011, Toshiba v. komissio, T-113/07, EU:T:2011:343, 237 kohta), kyseessä olevan kartellin toiminta (ks. vastaavasti tuomio 25.10.2011, Aragonesas Industrias y Energía v. komissio, T-348/08, EU:T:2011:621, 243 ja 244 kohta), asianomaisen yrityksen käyttäytyminen kyseessä olevilla markkinoilla (ks. vastaavasti tuomio 5.12.2006, Westfalen Gassen Nederland v. komissio, T-303/02, EU:T:2006:374, 139 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 12.7.2011, Toshiba v. komissio, T-113/07, EU:T:2011:343, 241 kohta), kyseisen toiminnan kuuluminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, johon liittyy useita muita tekijöitä tai toiminnan vaikutuksia (ks. vastaavasti tuomio 12.7.2011, Toshiba v. komissio, T-113/07, EU:T:2011:343, 242 ja 245 kohta).

540 Riidanalaisen päätöksen 117 perustelukappaleessa komissio totesi, että ”ainakin vuoden 1999 lopusta lähtien useat [syytetyt liikenteenharjoittajat] yhteensovittivat keskenään polttoainelisän käyttöönottoa ja polttoainelisäjärjestelyjen toteuttamista ja niihin tehtävien muutosten käyttöönottoa”. Saman päätöksen 133–153 perustelukappaleessa komissio kuvaili todisteita, joilla pyrittiin osoittamaan, että joulukuun 1999 ja helmikuun tai maaliskuun 2000 välisenä aikana useat liikenteenharjoittajat, muun muassa AF, olivat pitäneet yhteyttä tarkoituksenaan ottaa käyttöön

polttoainelisä keskustasolla vuoden 2000 alussa ja panna se täytäntöön paikallisella tasolla. Tämänkaltaista yhteydenpitoa ovat myös tämän päätöksen 136, 137, 146 ja 152 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenpidot, joita komissio käyttää AF:ää vastaan.

541 Riidanalaisen päätöksen 884 perustelukappaleessa komissio painotti kuitenkin, että ”liikenteenharjoittajien yhteydenpidon tiheys vaihteli ajan myötä”. Komissio totesi, että polttoainelisään liittyvä yhteydenpito oli ”erityisen tiheää silloin, kun polttoaineindeksit lähestyivät tasoa, joka voisi johtaa korotukseen tai alennukseen, mutta muina aikoina yhteydenpitoa saattoi olla harvemmin”.

542 Polttoainelisä otettiin käyttöön vuoden 2000 alussa, mutta kuten riidanalaisen päätöksen 157–165 perustelukappaleesta ilmenee, polttoaineen hinta nousi kuitenkin vasta kesällä 2000 niin paljon, että liikenteenharjoittajat saattoivat aloittaa saman vuoden syys- ja lokakuussa keskustelut polttoainelisän korottamisesta tai polttoainelisän käyttöönotosta niiden liikenteenharjoittajien osalta, jotka eivät vielä olleet sitä tehneet. Mainituissa perustelukappaleissa kuvattu näyttö osoittaa kuitenkin, että yhteydenottoja oli vain muutamia, ja merkittävä osa niistä oli kahdenvälisiä.

543 Kuten riidanalaisen päätöksen 166–183 perustelukappaleesta ilmenee, polttoainelisää koskevat tiheämmät ja monenkeskiset yhteydenpidot syytettyjen liikenteenharjoittajien välillä alkoivat vasta, kun Lufthansa ilmoitti polttoainelisän alentamisesta vuoden 2001 alussa. AF oli yksi näistä liikenteenharjoittajista, eikä kantaja ole osoittanut tai edes väittänyt, että AF olisi tällä välin sanoutunut julkisesti irti 4.2.2000–17.1.2001 välisenä aikana tapahtuneesta yksittäisestä ja jatkuvasta rikkomisesta. Kantaja ei myöskään väitä, että AF olisi kyseisenä aikana omaksunut jälleen vilpittömän ja riippumattoman kilpailukäyttäytymisen kyseisillä markkinoilla, eikä se kiistä sitä, että polttoainelisään liittyvän yhteensovittamisen vaikutukset olisivat jatkuneet kyseisenä aikana. Tällaisessa tilanteessa on pääteltävä, että komissio saattoi virheettömästi katsoa AF:n olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatkuvasta rikkomisesta kyseisenä ajanjaksona.

544 Siltä osin kuin kyse on 19.10.2005 jälkeisestä ajanjaksosta, on huomattava, että komissiolla oli useita todisteita, joita se pystyi pätevästi käyttämään AF:ää vastaan. Polttoainelisän osalta tämä koskee marraskuun 2005 lopussa Lufthansan kanssa käytyä puhelinkeskustelua (riidanalaisen päätöksen 530 perustelukappale), Japan Airlinesille 15.11.2005 lähetettyä sähköpostia (mainitun päätöksen 554 perustelukappale), Lufthansan kanssa 21.11.2005 käytyjä puhelinkeskusteluja (tämän päätöksen 556 perustelukappale) ja ACCS:n jäsenten 28.11.–1.12.2005 sekä 6.–7.2.2006 lähettämiä sähköpostiviestejä (saman päätöksen 563 ja 574 perustelukappale).

545 Sitä vastoin on todettava, että – kuten kantaja toteaa – yhtäkään komission käytettävissä olevista todisteista, jotka koskevat turvalisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, ei ole päivätty vastaavasti 19.10.2005 ja 14.10.2005 jälkeen. Komission viimeiset AF:ää vastaan käyttämät todisteet on päivätty 14.10.2005, ja ne koskevat provisioiden maksamisesta kieltäytymistä (riidanalaisen päätöksen 697 perustelukappale). Turvalisän osalta komissio ei yksilöinyt mitään konkreettista yhteydenottoa, johon AF olisi osallistunut vuonna 2005, vaikka komissio totesi kyseisen päätöksen 639 perustelukappaleessa, että Lufthansan Belgian, Ranskan, Luxemburgin, Alankomaiden ja Sveitsin valaliiton myyntipäällikkö oli kertonut tavanneensa kantajan työntekijän turvalisän enimmäismäärää koskevassa asiassa tammikuusta 2005 lähtien.

546 On kuitenkin huomattava, että kantaja ei kirjelmissään tee tästä minkäänlaisia erityisiä johtopäätöksiä. Siltä osin kuin kantaja väittää lopettaneensa osallistumasta yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöihin, jotka liittyvät turvalisään ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen 14.10. tai 19.10.2005 jälkeen, on syytä huomauttaa, että kantaja erehtyy. Ensinnäkin AF jatkoi osallistumistaan kyseisen rikkomisen osatekijään 19.10.2005 jälkeen (ks. edellä 544 ja 545 kohta), eikä se väitä olleensa tietämätön siitä, että muut syytetyt liikenteenharjoittajat jatkoivat turvalisän ja palkkioiden maksamisesta kieltäytymisen yhteensovittamista viimeksi mainitun päivämäärän jälkeen. Toiseksi kantaja ole esittänyt mitään näyttöä siitä, että AF olisi omaksunut jälleen vilpittömän ja riippumattoman kilpailukäyttäytymisen kyseisillä markkinoilla tai ilmaissut tahtonsa sanoutua irti yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöistä, jotka liittyvät turvalisään ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen 19.10.2005 jälkeen. Kantaja ei myöskään kiistä sitä, että näiden osatekijöiden vaikutukset jatkuivat kyseisen päivämäärän jälkeen. Lisäksi turvalisän toteuttaminen ja provisioiden maksamisesta kieltäytyminen edellyttivät huomattavasti harvempia yhteydenottoja kuin polttoainelisän toteuttaminen. Toisin kuin polttoainelisä, turvalisä ei nimittäin perustunut indeksiin, jonka kehitys vaati säännöllisiä tarkistuksia. Tämä selittää sen, miksi vuoden 2001 lopussa tapahtuneen turvalisän käyttöönoton jälkeen liikenteenharjoittajien yhteydenotot olivat vain satunnaisia ja koskivat sen täytäntöönpanoa (ks. riidanalaisen päätöksen 579 perustelukappale). Provisioiden maksamisesta kieltäytyminen merkitsi ainoastaan kieltäytymistä myöntämästä alennuksia huolitsijoille, eikä se näin ollen edellyttänyt polttoainelisän kaltaisia säännöllisiä mukautuksia. Tällaisessa tilanteessa komissio saattoi perustellusti päätellä käytettävissään olevien todisteiden perusteella, että AF:n osallistuminen turvalisään ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen liittyviin rikkomisen osatekijöihin ei päättynyt lokakuussa 2005.

[– –]

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu neljäs jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Euroopan komissio vastaa yhdestä kolmasosasta sille aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista.

3) Air France-KLM vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan kaksi kolmasosaa komission oikeudenkäyntikuluista.

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Julistettiin Luxemburgissa 30 päivänä maaliskuuta 2022.

Allekirjoitukset