Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (neljas koda laiendatud koosseisus)

30. märts 2022*

Konkurents – Keelatud kokkulepped – Lennulastiturg – Otsus, milles tuvastatakse ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ning ühenduse ja Šveitsi vahel sõlmitud õhutranspordilepingu artikli 8 rikkumine – Lennulastiteenuste hinna elementide (kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu, vahendustasu maksmine lisatasudelt) kooskõlastamine – Teabevahetus – Komisjoni territoriaalne pädevus – Kaitseõigused – Poolte võrdsuse põhimõte – ELTL artikkel 266 – Riiklik piirang – Üks ja vältav rikkumine – Trahvisumma – Müügiväärtus – Rikkumise raskus – Rikkumises osalemise kestus – Kergendavad asjaolud – Sisuliselt tühine osalemine rikkumises – Raskendavad asjaolud – Korduvus – Täielik pädevus

Kohtuasjas T-324/17,

SAS Cargo Group A/S, asukoht Kastrup (Taani),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, asukoht Stockholm (Rootsi),

SAS AB, asukoht Stockholm,

esindajad: advokaadid B. Creve, M. Kofmann, J. Killick ja G. Forwood,

hagejad,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: A. Dawes ja C. Vollrath, keda abistas *barrister* B. Doherty,

kostja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue sisuliselt tühistada komisjoni 17. märtsi 2017. aasta otsus C(2017) 1742 (final) ELTL artiklis 101, EMP lepingu artiklis 53 ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel sõlmitud õhutranspordilepingu artiklis 8 sätestatud menetluse kohta (juhtum AT.39258 – lennulastiteenused) hagejaid puudutavas osas ja teise võimalusena vähendada hagejaile määratud trahvi summat,

ÜLDKOHUS (neljas koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president H. Kanninen (ettekandja), kohtunikud J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann ja I. Reine,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

kohtusekretär: ametnik L. Ramette,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 11. juuli 2019. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

otsuse

I. Vaidluse taust

1 Hagejad SAS Cargo Group A/S (edaspidi „SAS Cargo“), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (edaspidi „SAS Consortium“) ja SAS AB tegutsevad lennulastiturul (edaspidi „lennulast“). SAS Cargo, kes osutab kaubaveoteenuseid, on SASi kaudses ainuomandis olev tütarettevõtja. Kuni 1. juunini 2001 ei olnud SAS Cargo eraldiseisev juriidiline isik, vaid ta oli SAS Consortiumi üks kaubandusüksus. SAS Consortium kuulub SASile.

2 Lennulastiteenuste sektoris teostavad lennuettevõtjad kaubavedu lennukitega (edaspidi „vedajad“). Üldjuhul osutavad need vedajad lennulastiteenuseid ekspediitoritele, kes korraldavad kaubasaadetiste vedu saatjate nimel. Vastutasuks maksavad ekspediitorid vedajatele hinna, mis koosneb ühelt poolt kilogrammi alusel arvutatud tariifidest ja mis on läbi räägitud kas pikaks perioodiks (tavaliselt üheks hooajaks, mis on kuus kuud) või ühekordselt ning teiselt poolt erinevatest lisatasudest, mille eesmärk on katta teatud kulud.

3 Eristada saab nelja tüüpi vedajaid: esiteks need, kes kasutavad üksnes kaubaveolennukeid; teiseks need, kes broneerivad reisijateveoks mõeldud lendudel osa lennuki pakiruumist kaubaveoks; kolmandaks need, kellel on nii kaubaveolennukid kui ka broneeritud ruum reisijateveoks mõeldud lennukite pakiruumis (sega-lennuettevõtjad), ja neljandaks integreeritud teenuse osutajad, kellel on kaubaveolennukid, mis osutavad nii integreeritud kiirtarneteenuseid kui ka üldisi lennulastiteenuseid.

4 Kuna ükski lennuettevõtja ei suuda teenindada piisava sagedusega kõiki suuremaid kaubasihtkohti maailmas, sõlmisid nad omavahel kokkulepped, et suurendada oma võrgustikku või parandada oma lennuaegu, sealhulgas suurimate vedajate alliansside vahel. Nende alliansside hulgas oli asjaolude asetleidmise ajal muu hulgas WOW, millesse kuulusid Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa“), SAS Cargo, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (edaspidi „SAC“) ja Japan Airlines International Co. Ltd (edaspidi „Japan Airlines“).

A. Haldusmenetlus

5 Euroopa Ühenduste Komisjon sai 7. detsembril 2005 taotluse trahvide eest kaitse saamiseks, mille esitasid Lufthansa ja tema tütarettevõtjad Lufthansa Cargo AG ning Swiss International Air Lines AG (edaspidi „Swiss“); see taotlus esitati komisjoni teatise alusel, mis käsitleb kaitset trahvide eest ja trahvide vähendamist kartellide puhul (EÜT 2002, C 45, lk 3; ELT eriväljaanne 08/02, lk 155). Taotluse kohaselt toimusid mitme vedaja vahel intensiivsed konkurentsivastased kontaktid, mis puudutasid muu hulgas järgmist:

– kütuse lisatasu, mis kehtestati selleks, et saada hakkama kasvanud kütusekuludega;

– ohutuse lisatasu, mis kehtestati selleks, et saada hakkama teatud niisuguste julgestusmeetmete kuludega, mis kehtestati pärast 11. septembri 2001. aasta terrorirünnakuid.

6 14. ja 15. veebruaril 2006 viis komisjon mitme vedaja ruumides läbi etteteatamata kontrollid vastavalt nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 [ELTL] artiklites [101] ja [102] sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 2003, L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205) artiklile 20.

7 Pärast neid kontrolle esitasid paljud vedajad, nende hulgas SAS Cargo ja SAS Consortium, eespool punktis 5 mainitud 2002. aasta teatise alusel taotluse.

8 Pärast mitme teabenõude saatmist esitas komisjon 19. detsembril 2007 vastuväiteteatise 27 vedajale, sealhulgas hagejatele (edaspidi „vastuväiteteatis“). Komisjon märkis, et kõnealused vedajad rikkusid ELTL artiklit 101, Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) lepingu artiklit 53 ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel sõlmitud õhutranspordilepingu (edaspidi „EÜ-Šveitsi õhutranspordileping“) artiklit 8, kuna nad osalesid kartellis, mis muu hulgas puudutas kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu ning keeldumist lisatasudelt vahendustasu maksmast (edaspidi „keeldumine vahendustasu maksmast“).

9 Adressaadid esitasid vastusena vastuväiteteatisele oma kirjalikud märkused.

10 Ärakuulamine toimus 30. juunist kuni 4. juulini 2008.

B. 9. novembri 2010. aasta otsus

11 Komisjon tegi 9. novembril 2010 otsuse K(2010) 7694 (lõplik) ELTL artiklis 101, EMP lepingu artiklis 53 ning [EÜ-Šveitsi] õhutranspordilepingu artiklis 8 sätestatud menetluse kohta (juhtum COMP/39258 – lennulastiteenused) (edaspidi „9. novembri 2010. aasta otsus“). Selle otsuse adressaadiks on 21 vedajat (edaspidi „9. novembri 2010. aasta otsuses süüdistatud vedajad“), nimelt:

– Air Canada;

– Air France-KLM (edaspidi „AF-KLM“);

– Société Air France (edaspidi „AF“);

– Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (edaspidi „KLM“);

– British Airways plc;

– Cargolux Airlines International SA (edaspidi „Cargolux“);

– Cathay Pacific Airways Ltd (edaspidi „CPA“);

– Japan Airlines Corp.;

– Japan Airlines;

– Lan Airlines SA;

– Lan Cargo SA;

– Lufthansa Cargo;

– Lufthansa;

– Swiss;

– Martinair Holland NV (edaspidi „Martinair“);

– Qantas Airways Ltd (edaspidi „Qantas“);

– SAS;

– SAS Cargo;

– SAS Consortium;

– SAC;

– Singapore Airlines Ltd (edaspidi „SIA“).

12 Komisjon loobus vastuväiteteatise ülejäänud adressaatide suhtes algul esitatud vastuväidetest (edaspidi „vedajad, keda ei süüdistatud“).

13 9. novembri 2010. aasta otsuse põhjendustes kirjeldati ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ning EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 üht ja vältavat rikkumist, mis hõlmas EMP ja Šveitsi territooriumi ning mis seisnes selles, et 9. novembri 2010. aasta otsuses süüdistatud vedajad kooskõlastasid oma tegevust tariifide määramisel lennulastiteenuste osutamise eest.

14 9. novembri 2010. aasta otsuse resolutsioon oli hagejaid puudutavas osas sõnastatud järgmiselt:

„*Artikkel 1*

Osaledes rikkumises, mis seisnes korraga kokkulepetes ja kooskõlastatud tegevuses, millega kooskõlastati erinevaid hinnaelemente, mida tuli kohaldada […]lennulastiteenuste osutamisel liinidel EMPs asuvate lennujaamade vahel, rikkusid järgmised ettevõtjad ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 järgmistes ajavahemikes:

[…]

j) SAS […], alates 17. augustist 2001 kuni 14. veebruarini 2006;

k) [SAS Cargo], alates 1. juunist 2001 kuni 14. veebruarini 2006;

l) [SAS Consortium], alates 13. detsembrist 1999 kuni 28. detsembrini 2003;

[…].

Artikkel 2

Osaledes rikkumises, mis seisnes korraga kokkulepetes ja kooskõlastatud tegevuses, millega kooskõlastati erinevaid hinnaelemente, mida tuli kohaldada [lennulastiteenuste] osutamisel liinidel Euroopa Liidu lennujaamade ja väljaspool EMPd asuvate lennujaamade vahel, rikkusid järgmised ettevõtjad ELTL artiklit 101 järgmistes ajavahemikes:

[…]

q) SAS […], alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006;

r) [SAS Cargo], alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006;

[…].

Artikkel 3

Osaledes rikkumises, mis seisnes korraga kokkulepetes ja kooskõlastatud tegevuses, millega kooskõlastati erinevaid hinnaelemente, mida tuli kohaldada [lennulastiteenuste] osutamisel liinidel selliste lennujaamade vahel, mis asuvad riikides, mis on EMP lepingu osalised, kuid ei ole liikmesriigid, ja kolmandates riikides, rikkusid järgmised ettevõtjad EMP lepingu artiklit 53 järgmistes ajavahemikes:

[…]

o) SAS […], alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006;

p) SAS Cargo […], alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006;

[…].

Artikkel 4

Osaledes rikkumises, mis seisnes korraga kokkulepetes ja kooskõlastatud tegevuses, millega kooskõlastati erinevaid hinnaelemente, mida tuli kohaldada [lennulastiteenuste] osutamisel liinidel […] liidu ja Šveitsi lennujaamade vahel, rikkusid järgmised ettevõtjad [EÜ-Šveitsi] […] õhutranspordilepingu artiklit 8 järgmistes ajavahemikes:

[…]

j) SAS […], alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006;

k) [SAS Cargo], alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006;

l) [SAS Consortium], alates 1. juunist 2002 kuni 28. detsembrini 2003.

[…].

Artikkel 5

[9. novembri 2010. aasta otsuse] [a]rtiklites 1–4 nimetatud rikkumiste eest määratakse järgmised trahvid:

[…]

o) [SAS Consortium]: 5 355 000 eurot;

p) [SAS Cargo] ja [SAS Consortium] solidaarselt: 4 254 250 eurot;

q) [hagejad] solidaarselt: 5 265 750 eurot;

r) [SAS Cargo] ja SAS […] solidaarselt: 32 984 250 eurot;

s) [SAS Cargo]: 22 308 250 eurot;

[…].

Artikkel 6

Artiklites 1–4 nimetatud ettevõtjad lõpetavad juhul, kui nad seda veel teinud ei ole, viivitamata kõnealustes artiklites viidatud rikkumised.

Nad peavad hoiduma artiklites 1–4 kirjeldatud tegevuse või käitumise kordamisest ja igasugusest tegevusest või käitumisest, millel on sama või sarnane eesmärk või mõju."

C. 9. novembri 2010. aasta otsuse peale Üldkohtule esitatud hagi

15 Hagejad esitasid hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 25. jaanuaril 2011 ning milles nad palusid esimese võimalusena tühistada 9. novembri 2010. aasta otsus neid puudutavas osas ja teise võimalusena vähendada neile määratud trahvi. Ka teised 9. novembri 2010. aasta otsuses süüdistatud vedajad, v.a Qantas, esitasid selle otsuse peale hagi.

16 Üldkohus tühistas oma 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsustega Air Canada *vs.* komisjon (T-9/11, ei avaldata, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij *vs.* komisjon (T-28/11, ei avaldata, EU:T:2015:995), Japan Airlines *vs.* komisjon (T-36/11, ei avaldata, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways *vs.* komisjon (T-38/11, ei avaldata, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines *vs.* komisjon (T-39/11, ei avaldata, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group ja Lan Cargo *vs.* komisjon (T-40/11, ei avaldata, EU:T:2015:986), Singapore Airlines ja Singapore Airlines Cargo Pte *vs.* komisjon (T-43/11, ei avaldata, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa jt *vs.* komisjon (T-46/11, ei avaldata, EU:T:2015:987), British Airways *vs.* komisjon (T-48/11, ei avaldata, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon (T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990), Air France-KLM *vs.* komisjon (T-62/11, ei avaldata, EU:T:2015:996), Air France *vs.* komisjon (T-63/11, ei avaldata, EU:T:2015:993) ja Martinair Holland *vs.* komisjon (T-67/11, EU:T:2015:984) 9. novembri 2010. aasta otsuse tervikuna või osaliselt osas, milles see puudutas vastavalt äriühinguid Air Canada, KLM, Japan Airlines ja Japan Airlines Corp., CPA, Cargolux, Latam Airlines Group SA (varem Lan Airlines) ja Lan Cargo, SAC ja SIA, Lufthansa, Lufthansa Cargo ja Swiss, British Airways, hagejad, AF-KLM, AF ja Martinair. Üldkohus leidis, et selles otsuses on tehtud põhjendamisviga.

17 Sellega seoses tõdes Üldkohus esimesena, et 9. novembri 2010. aasta otsuse põhjendused ja resolutsioon on omavahel vastuolus. Selle otsuse põhjendustes kirjeldati ühteainsat ühte ja vältavat rikkumist, mis puudutas kõiki kartelliga hõlmatud liine, milles osalesid 9. novembri 2010. aasta otsuses süüdistatud vedajad. Seevastu oli selle otsuse resolutsioonis kindlaks määratud kas neli eraldiseisvat ühte ja vältavat rikkumist või siis üksainus üks ja vältav rikkumine, mille eest omistatakse vastutus üksnes neile vedajatele, kes sama otsuse artiklites 1–4 nimetatud lennuliinidel osalesid otseselt igas artiklis viidatud rikkumises või olid teadlikud salajasest kokkuleppest neil liinidel ja aktsepteerisid sellega kaasnevat riski. Kõnealuse otsuse resolutsiooni kumbki tõlgendus ei olnud aga kooskõlas otsuse põhjendustega.

18 Üldkohus lükkas samuti tagasi komisjoni pakutud alternatiivse tõlgenduse 9. novembri 2010. aasta otsuse resolutsiooni kohta – mille kohaselt saab seda, et 9. novembri 2010. aasta otsuse artiklites 1, 3 ja 4 ei ole mainitud teatud selles otsuses süüdistatud vedajaid, selgitada asjaoluga, et need vedajad ei teenindanud kõnealuste sätetega hõlmatud liine, ilma et oleks tarvilik tõdeda, et nende artiklitega tuvastati eraldiseisvad ühed ja vältavad rikkumised –, kuna see on nimetatud otsuse põhjendustega vastuolus.

19 Teisena leidis Üldkohus, et 9. novembri 2010. aasta otsuse põhjendused sisaldasid suuri sisemisi vastuolusid.

20 Kolmandana, olles märkinud, et ükski 9. novembri 2010. aasta otsuse resolutsiooni kahest võimalikust tõlgendusest ei ole kooskõlas selle otsuse põhjendustega, analüüsis Üldkohus, kas vähemalt üks resolutsiooni kahest võimalikust tõlgendusest võis tingida selle, et selle otsuse sisemised vastuolud võivad kahjustada hagejate kaitseõigusi ja takistada Üldkohut kontrolli teostamast. Mis puudutab esimest tõlgendust, mille kohaselt esines neli eraldiseisvat ühte ja vältavat rikkumist, leidis Üldkohus esiteks, et hagejad ei olnud olukorras, et mõista, mil määral võivad ühe ja vältava rikkumise olemasoluga seotud põhjendustes esitatud tõendid tõendada resolutsioonis tuvastatud nelja eraldiseisvat rikkumist, ega saanud seega ka nende piisavust vaidlustada. Teiseks otsustas ta, et hagejatel ei olnud võimalik mõista loogikat, mille alusel komisjon luges nad ühe rikkumise eest vastutavaks, sh liinidel, mida ei teostatud nendes piirides, mis olid kindlaks määratud 9. novembri 2010. aasta otsuse igas artiklis.

D. Vaidlustatud otsus

21 Pärast Üldkohtu poolt otsuse tühistamist saatis komisjon 20. mail 2016 kirja 9. novembri 2010. aasta otsuses süüdistatud vedajatele, kes olid selle otsuse Üldkohtus vaidlustanud, teatades neile, et tema konkurentsi peadirektoraat kavatseb teha talle ettepaneku võtta vastu uus otsus, milles järeldatakse, et nad osalesid ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 ühes ning vältavas rikkumises kõigil selles otsuses mainitud liinidel.

22 Eespool punktis 21 mainitud komisjoni kirja adressaatidel paluti ühe kuu jooksul esitada oma seisukoht komisjoni konkurentsi peadirektoraadi ettepaneku kohta. Kõik ettevõtjad, sealhulgas hagejad, kasutasid seda võimalust.

23 Komisjon tegi 17. märtsil 2017 otsuse C(2017) 1742 (final) ELTL artiklis 101, EMP lepingu artiklis 53 ning [EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu] artiklis 8 sätestatud menetluse kohta (juhtum AT.39258 – lennulastiteenused) (edaspidi „vaidlustatud otsus“). Nimetatud otsuse adressaatideks on 19 vedajat (edaspidi „süüdistatud vedajad“), nimelt:

– Air Canada;

– AF-KLM;

– AF;

– KLM;

– British Airways;

– Cargolux;

– CPA;

– Japan Airlines;

– Latam Airlines Group;

– Lan Cargo;

– Lufthansa Cargo;

– Lufthansa;

– Swiss;

– Martinair;

– SAS;

– SAS Cargo;

– SAS Consortium;

– SAC;

– SIA.

24 Vaidlustatud otsuses ei esitata vastuväiteid vastuväiteteatise teiste adressaatide vastu.

25 Vaidlustatud otsuse põhjendustes kirjeldatakse ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ning EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 ühte ja vältavat rikkumist, millega süüdistatud vedajad kooskõlastasid oma tegevust tariifide määramisel lennulastiteenuste osutamise eest kogu maailmas kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu ning lisatasudelt vahendustasu maksmise teel.

26 Esimesena kirjeldas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 4.1 „[k]artelli aluspõhimõtteid ja struktuuri“. Selle otsuse põhjendustes 107 ja 108 märkis ta, et uurimise käigus tuvastati ülemaailmne kartell, mis põhines konkurentide vahel pikka aega kestnud kahe- ja mitmepoolsete kontaktide võrgustikul, mis puudutas tegevust, mida nad olid otsustanud, ette näinud või kavandanud seoses lennulastiteenuste erinevate hinnaelementidega, milleks on kütuse lisatasu,

ohutuse lisatasu ja keeldumine vahendustasu maksmast. Ta rõhutas, et selle kontaktide võrgustiku ühiseks eesmärgiks oli kooskõlastada konkurentide tegevust hindade alal või vähendada ebakindlust nende hinnapoliitika osas (edaspidi „vaidlusalune kartell“).

27 Vaidlustatud otsuse põhjenduse 109 kohaselt oli kütuse lisatasu kooskõlastatud kohaldamise eesmärk tagada, et kogu maailma vedajad kehtestavad kõigile asjaomastele saadetistele kindlasummalise lisatasu iga kilogrammi kohta. Vedajate vahel loodi keerukas ja peamiselt kahepoolsete kontaktide võrgustik kütuse lisatasu kohaldamise kooskõlastamiseks ning järelevalveks, kusjuures komisjoni sõnul määrati kohaldamise täpne kuupäev sageli kindlaks kohalikul tasandil ja peamine kohalik vedaja tegutses üldiselt juhtrollis ning teised järgnesid talle. Seda kooskõlastatud lähenemist laiendati ka ohutuse lisatasule ja keeldumisele vahendustasu maksmast, mistõttu need tasud olid muutunud vedajate netotuluks ja kujutasid endast täiendavat stiimulit, et nad järgiksid lisatasusid puudutavat kooskõlastamist.

28 Vaidlustatud otsuse põhjenduse 110 kohaselt osales mitme vedaja peakontori juhtkond kas otseselt konkurentidega toimunud kontaktides või neid teavitati korrapäraselt nendest kontaktidest. Lisatasude puhul olid peakontori vastutavad töötajad omavahel kontaktis, kui lisatasu muutus seisis peatselt ees. Keeldumist vahendustasu maksmast kinnitati korduvalt juhtkonna tasemel toimunud kontaktide käigus. Kohalikul tasandil toimusid samuti tihedad kontaktid, mille eesmärk oli ühelt poolt paremini täita juhtkonna antud suuniseid ja kohandada neid kohalikele turutingimustele ning teiselt poolt kohalikke algatusi kooskõlastada ja ellu viia. Viimasel juhul andsid vedajate peakontorid üldjuhul loa pakutud tegevusele või olid sellest teadlikud.

29 Vaidlustatud otsuse põhjenduse 111 kohaselt võtsid vedajad üksteisega ühendust kas kahepoolselt, väikestes gruppides või teatavatel juhtudel suurtes mitmepoolsetes foorumites. Vedajate esindajate kohalikke ühendusi kasutati eelkõige Hongkongis ja Šveitsis, et arutada tasuvuse parendamise meetmeid ja kooskõlastada lisatasusid. Sel eesmärgil kasutati ka selliste alliansside nagu WOW allianss kohtumisi.

30 Teisena kirjeldas komisjon vaidlustatud otsuse punktides 4.3, 4.4 ja 4.5 kontakte, mis puudutasid vastavalt kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ning keeldumist vahendustasu maksmast (edaspidi „vaidlusalused kontaktid“).

31 Nii võttis komisjon esiteks vaidlustatud otsuse põhjendustes 118–120 kütuse lisatasuga seotud kontaktid kokku järgmiselt:

„(118) Mitme lennuettevõtja vahel loodi 1999. aasta lõpus – 2000. aasta alguses kahepoolsete kontaktide võrgustik, mis võimaldas osalistel jagada teavet ettevõtjate tegevuse kohta kõigi võrgustiku liikmete vahel. Vedajate vahel olid korrapärased kontaktid, et arutada kõiki kütuse lisatasuga seotud küsimusi, eelkõige mehhanismi muudatusi, kütuse lisatasu taseme muutumist, mehhanismi järjekindlat kohaldamist ja olukordi, kus teatavad lennuettevõtjad süsteemi ei järginud.

(119) Kütuse lisatasu rakendamiseks kohalikul tasandil kohaldati sageli süsteemi, mille kohaselt teatud liinidel või riikides juhtivad lennuettevõtjad teatasid esimesena muudatusest ning neile järgnesid seejärel teised ettevõtjad […].

(120) Kütuse lisatasu käsitlev konkurentsivastane kooskõlastamine toimus peamiselt neljas kontekstis: seoses kütuse lisatasu kehtestamisega 2000. aasta alguses, kütuse lisatasu mehhanismi taaskehtestamisega pärast [Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA)] kavandatud mehhanismi tühistamist, uute käivituskünniste kehtestamisega (millega tõsteti kütuse lisatasu ülempiiri) ja eelkõige hetkel, mil kütuseindeksid lähenesid künnisele, millest alates pidi käivitama kütuse lisatasu suurendamise või vähendamise."

32 Teiseks võttis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 579 ohutuse lisatasuga seotud kontaktid kokku järgmiselt:

„Mitu [süüdistatud vedajat] arutasid muu hulgas oma kavatsust kehtestada ohutuse lisatasu […]. Lisaks arutati lisatasu summat ja selle kehtestamise ajakava. Ühtlasi vahetasid [süüdistatud vedajad] mõtteid, kuidas seda oma klientidele põhjendada. Kogu ajavahemiku 2002–2006 vältel leidsid aset konkreetsed kontaktid ohutuse lisatasu rakendamise kohta. Õigusvastane kooskõlastamine leidis aset nii juhtkondade tasandil kui ka kohalikul tasandil."

33 Kolmandaks märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 676, et süüdistatud vedajad „hoidusid jätkuvalt lisatasudelt vahendustasu maksmast ning [kinnitasid] üksteisele vastastikku oma kavatsust selles valdkonnas paljude kontaktide käigus".

34 Kolmandana hindas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 4.6 vaidlusaluseid kontakte. Hagejate vastu kasutatud kontaktidele antud hinnang on esitatud selle otsuse põhjendustes 790–792.

35 Neljandana kohaldas komisjon vaidlustatud otsuse punktis 5 siinse juhtumi asjaoludele ELTL artiklit 101, täpsustades selle otsuse 1289. joonealuses märkuses, et esitatud kaalutlused kehtivad samuti EMP lepingu artikli 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 kohta. Nii leidis ta esiteks otsuse põhjenduses 846, et süüdistatud vedajad kooskõlastasid oma tegevust või mõjutasid hinnakujundust, „mis tähendab lõppkokkuvõttes hindade kindlaksmääramist seoses" kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja lisatasude pealt vahendustasu maksmisega. Sama otsuse põhjenduses 861 kvalifitseeris komisjon „lennulastiteenuste tariifide kooskõlastamise üldise süsteemi", mille olemasolu tema uurimine tuvastas, „keeruliseks rikkumiseks, mis koosnes erinevatest toimingutest, mida [võis] kvalifitseerida kas kokkuleppeks või kooskõlastatud tegevuseks, mille raames konkurendid teadlikult asendasid konkurentsiriskid omavahelise praktilise koostööga".

36 Teiseks järeldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 869, et „kõnealune tegevus kuju[tas] endast ELTL artikli 101 ühte ja vältavat rikkumist". Nii leidis ta, et asjaomastel kokkulepetel oli üks konkurentsivastane eesmärk, milleks oli takistada konkurentsi EMP lennulastisektoris, sealhulgas siis, kui kooskõlastamine toimus kohalikul tasandil ja esinesid kohalikud variatsioonid (põhjendused 872–876), need puudutasid „[ü]hte toodet/teenust", nimelt „lennulastiteenuste osutamist […] ja nende hinnakujundust" (põhjendus 877), samu ettevõtjaid (põhjendus 878), tegu oli ühe rikkumisega (põhjendus 879), ja käsitlesid kolme komponenti, nimelt kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ning keeldumist vahendustasu maksmast, mida „konkurentidega toimunud sama kontakti käigus sageli koos arutati" (põhjendus 880).

37 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 882 lisas komisjon, et hagejad olid seotud ühe rikkumise kolmest osast kahega, st kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasuga, kuid et „arvestades nende seotust rikkumise muude elementidega, võisid nad mõistlikult ette näha pooltevahelist teabevahetust sellisel seotud teemal nagu lisatasude pealt vahendustasude maksmine ning olid valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima".

38 Kolmandaks järeldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 884, et kõnealune rikkumine oli vältav.

39 Neljandaks analüüsis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 885–890, kui asjakohased on kolmandates riikides toimunud kontaktid ja need kontaktid, mis puudutasid lennuliine, mida lennuettevõtjad ei olnud kunagi teenindanud või mida nad ei oleks saanud seaduslikult teenindada. Ta leidis, et arvestades vaidlusaluse kartelli ülemaailmset laadi, olid need kontaktid ühe ja vältava rikkumise olemasolu tuvastamisel asjakohased. Eelkõige märkis ta ühest küljest, et lisatasud olid üldkohaldatavad meetmed, mis ei olnud eriomased ühele lennuliinile, vaid neid tuli kohaldada kõikidel lennuliinidel terves maailmas, sealhulgas EMPst ja Šveitsist väljuvatel ning sinna suunduvatel lennuliinidel. Ta märkis, et keeldumine vahendustasu maksmast oli samuti üldine. Teisest küljest leidis ta, et ükski ületamatu tõke ei takistanud lennuettevõtjatel osutada lennulastiteenuseid lennuliinidel, mida nad ei ole kunagi teenindanud või mida nad ei oleks saanud seaduslikult teenindada, eelkõige tänu kokkulepetele, mida nad võisid omavahel sõlmida.

40 Viiendaks leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 903, et vaidlusaluse tegevuse eesmärk oli piirata konkurentsi „vähemalt [liidus], EMPs ja Šveitsis“. Otsuse põhjenduses 917 lisas ta sisuliselt, et seetõttu ei ole vaja arvesse võtta selle tegevuse „tegelikku mõju“.

41 Kuuendaks käsitles komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 922–971 WOW allianssi. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 971 märkis komisjon järgmist:

„Arvestades WOW alliansi kokkuleppe sisu ja rakendamist, leiab komisjon, et WOW [alliansi] liikmete vaheline lisatasude kooskõlastamine toimus väljaspool alliansi seaduslikku raamistikku, mis seda ei õigusta. Liikmed olid tegelikult teadlikud sellise kooskõlastamise õigusvastasusest. Lisaks olid nad teadlikud, et lisatasude kooskõlastamine puudutas mitut [vedajat], kes ei osalenud WOW [alliansis]. Komisjon leiab seega, et tõendid WOW [alliansi] […] liikmete vaheliste kontaktide kohta kujutavad endast tõendit nende osalemisest ELTL artikli 101 rikkumises niisugusena, nagu seda on kirjeldatud käesolevas otsuses.“

42 Seitsmendaks uuris komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 972–1021 seitsme kolmanda riigi õigusnorme, mille kohta mitu süüdistatud vedajat väitsid, et need normid kohustasid neid lisatasusid kooskõlastama, takistades nii asjasse puutuvate konkurentsieeskirjade kohaldamist. Komisjon leidis, et need vedajad ei olnud tõendanud, et nad tegutsesid nimetatud kolmandate riikide piirangute tõttu.

43 Kaheksandaks leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1024–1035, et üks ja vältav rikkumine võis märkimisväärselt mõjutada kaubandust liikmesriikide, EMP lepingu osalisriikide ning EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu osalisriikide vahel.

44 Üheksandaks analüüsis komisjon oma territoriaalse ja ajalise pädevuse piire, et käesolevas asjas tuvastada konkurentsieeskirjade rikkumist ning karistada selle eest. Ühelt poolt märkis ta vaidlustatud otsuse põhjendustes 822–832 pealkirja „Komisjoni pädevus“ all sisuliselt, et ta ei kohalda kõigepealt ELTL artiklit 101 1. maile 2004 eelnenud kokkulepete ja tegevuse suhtes sellistel liinidel, mis ühendasid liidus asuvaid lennujaamu ja väljaspool EMPd asuvaid lennujaamu (edaspidi „liidu – kolmandate riikide vahelised liinid“); seejärel, et ta ei kohalda EMP lepingu artiklit 53 19. maile 2005 eelnenud kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel ning liinidel lennujaamade vahel, mis asuvad riikides, mis on EMP osalisriigid, kuid ei ole Euroopa Liidu liikmesriigid, ja kolmandates riikides asuvate lennujaamade vahel (edaspidi „EMP liinid, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid“,

ja koos liidu – kolmandate riikide vaheliste liinidega „EMP – kolmandate riikide vahelised liinid“), ning lõpuks, et ta ei kohalda EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artiklit 8 1. juunile 2002 eelnenud kokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes liinidel liidus asuvate lennujaamade ja Šveitsi lennujaamade vahel (edaspidi „liidu–Šveitsi liinid“). Ta täpsustas ka, et vaidlustatud otsuses ei „väideta sugugi [EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu] artikli 8 rikkumist seoses Šveitsi [ja] kolmandate riikide vaheliste lennulastiteenustega“.

45 Teiselt poolt lükkas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1036–1046 pealkirja „ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldatavus saabuvate lennuliinide suhtes“ all tagasi erinevate süüdistatud vedajate argumendid, mille kohaselt ületas ta oma territoriaalse pädevuse piire rahvusvahelise avaliku õiguse normide seisukohast, tuvastades nende kahe sätte rikkumise kolmandatest riikidest EMPsse saabuvatel lennuliinidel ning karistades selle eest (edaspidi „saabuvad liinid“ ja nendel liinidel pakutavate lennulastiteenustega seoses „saabuva lennulasti teenused“). Eelkõige meenutas ta selle otsuse põhjenduses 1042, et ta luges kohaldatavaks järgmised kriteeriumid:

„Mis puudutab ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 ekstraterritoriaalset kohaldamist, siis on need sätted kohaldatavad kokkulepete suhtes, mida rakendatakse [liidus] (rakendamise teooria) või millel on [liidus] vahetud, märkimisväärsed ja ootuspärased tagajärjed (tagajärje teooria).“

46 Komisjon kohaldas vaidlustatud otsuse põhjendustes 1043–1046 neid kriteeriume juhtumi asjaoludele:

„(1043) [Saabuva] lennulasti teenuste puhul on ELTL artikkel 101 ja EMP lepingu artikkel 53 kohaldatavad seetõttu, et teenust ennast, mis on hindade kehtestamisega seotud rikkumise ese, tuleb osutada ja seda tegelikult osutatakse osaliselt EMP territooriumil. Lisaks toimusid paljud kontaktid, mille kaudu adressaadid kooskõlastasid lisatasusid ja [keeldumist] vahendustasu maksmast, EMP sees või nendega olid seotud osalised, kes asusid EMPs.

(1044) […] [komisjoni konsolideeritud pädevuseteatises, mis käsitleb nõukogu määrust (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (ELT 2008, C 95, lk 1),] toodud näide ei ole siinkohal asjakohane. [See] teatis puudutab käibe geograafilist jaotust ettevõtjate vahel, et teha kindlaks, kas nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle [(ELT 2004, L 24, lk 1; ELT eriväljaanne 08/03, lk 40)] artiklis 1 sätestatud käibe piirmäärad on saavutatud.

(1045) Lisaks võib konkurentsivastane tegevus kolmandates riikides seoses lennulastiveoga […] liitu ja EMPsse avaldada vahetut, märkimisväärset ja ootuspärast mõju liidus ja EMPs, kuna õhutranspordi suurenenud kulud EMPsse ja seega imporditud kauba kõrgemad hinnad võivad oma laadi poolest mõjutada tarbijaid EMPs. Käesolevas asjas võis konkurentsivastane tegevus, mis kõrvaldas konkurentsi vedajate vahel, kes pakuvad [saabuva] lennulasti teenuseid, samuti mõjutada [lennulasti]teenuste pakkumist muude vedajate poolt EMP sees erinevate sidusplatvormide (*hubs*) vahel EMPs, mida kasutasid kolmandate riikide vedajad, ja nende saadetiste sihtkoha lennujaamade vahel EMPs, mida kolmandate riikide vedajad ei teeninda.

(1046) Lõpuks tuleb rõhutada, et komisjon avastas ülemaailmse ulatusega kartelli. Kartelli rakendati ülemaailmselt ja saabuvaid lennuliine puudutavad kartellikokkulepped moodustasid lahutamatu osa ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 ühest ja vältavast rikkumisest. Kartellikokkulepped olid paljudel juhtudel korraldatud kesktasandil ning kohalikud töötajad üksnes rakendasid neid. Lisatasude ühetaoline kohaldamine ülemaailmsel tasandil oli kartelli võtmeelemendiks.“

47 Viiendana tuvastas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1146, et vaidlusalune kartell algas 7. detsembril 1999 ja kestis kuni 14. veebruarini 2006. Samas põhjenduses täpsustas ta, et see kartell rikkus

– ELTL artiklit 101 alates 7. detsembrist 1999 kuni 14. veebruarini 2006 liidus asuvate lennujaamade vahelise õhutranspordi osas;

– ELTL artiklit 101 alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006 liidu – kolmandate riikide vaheliste liinide õhutranspordi osas;

– EMP lepingu artiklit 53 alates 7. detsembrist 1999 kuni 14. veebruarini 2006 EMPs asuvate lennujaamade vahelise õhutranspordi osas (edaspidi „EMP-sisesed liinid“);

– EMP lepingu artiklit 53 alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid;

– EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artiklit 8 alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006 liidu–Šveitsi liinide õhutranspordi osas.

48 Hagejate osas leidis komisjon, et rikkumine kestis 13. detsembrist 1999 kuni 14. veebruarini 2006.

49 Kuuendana käsitles komisjon vaidlustatud otsuse punktis 8 parandusmeetmeid, mis tuleb võtta, ja trahve, mis tuleb määrata.

50 Mis puudutab eelkõige trahvisummade kindlaksmääramist, siis märkis komisjon, et ta võttis arvesse ühe ja vältava rikkumise raskust ja kestust ning võimalikke raskendavaid või kergendavaid asjaolusid. Ta viitas selles osas suunistele määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 punkti a kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta (ELT 2006, C 210, lk 2; edaspidi „2006. aasta suunised“).

51 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1184 ja 1185 märkis komisjon, et trahvi põhisumma koosnes maksimaalselt 30% osas ettevõtja müügiväärtusest, mis määrati kindlaks rikkumise raskuse alusel ja mida korrutati nende aastate arvuga, kui ettevõtja rikkumises osales, millele lisati lisasumma vahemikus 15–25% müügiväärtusest (edaspidi „lisasumma“).

52 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1197 määras komisjon müügiväärtuse kindlaks, liites 2005. aastal, mis oli viimane täisaasta enne ühe ja vältava rikkumise lõppu, mõlemal suunal saadud käibe EMP-sisestel liinidel, liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel, liidu–Šveitsi liinidel ning EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid. Ta võttis samuti arvesse, et 2004. aastal ühinesid liiduga uued liikmesriigid.

53 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1198–1212 võttis ta arvesse rikkumise laadi (hindade määramise horisontaalkokkulepped), süüdistatud vedajate kombineeritud turuosa (34% ülemaailmselt ning vähemalt sama palju EMP-sisestel liinidel ja EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel), vaidlusaluse kartellikokkuleppe geograafilist ulatust (ülemaailmne) ja selle tegelikku rakendamist ning määras seejärel raskusastme koefitsiendiks 16%.

54 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1214–1217 määras komisjon kindlaks hagejate osalemise kestuse ühes ja vältavas rikkumises, tuginedes asjaomastele liinidele:

– EMP-sisesed liinid SASi, SAS Cargo ja SAS Consortiumi puhul vastavalt: 17. augustist 2001 kuni 14. veebruarini 2006, 1. juunist 2001 kuni 14. veebruarini 2006 ja 13. detsembrist 1999 kuni 28. detsembrini 2003, mis annab aastate ja kuude arvuks vastavalt neli aastat ja viis kuud, neli aastat ja kaheksa kuud ning neli aastat ja kordajaks vastavalt 4 ja 5/12, 4 ja 8/12 ning 4;

– liidu – kolmandate riikide vahelised liinid SASi ja SAS Cargo puhul: 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006, mis annab aastate ja kuude arvuks üks aasta ja üheksa kuud ning kordajaks 1 ja 9/12;

– liidu–Šveitsi liinid SASi, SAS Cargo ja SAS Consortiumi puhul vastavalt: 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006, 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006 ja 1. juunist 2002 kuni 28. detsembrini 2003, mis annab aastate ja kuude arvuks vastavalt kolm aastat ja kaheksa kuud, kolm aastat ja kaheksa kuud ning üks aasta ja kuus kuud ning kordajaks vastavalt 3 ja 8/12, 3 ja 8/12 ning 1 ja 6/12;

– EMP liinid, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid, SASi ja SAS Cargo puhul: 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006, mis annab kuude arvuks kaheksa kuud ja kordajaks 8/12.

55 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1219 leidis komisjon, et juhtumi konkreetseid asjaolusid ja eespool punktis 53 esitatud kriteeriume arvestades peab lisasumma olema 16% müügiväärtusest. Otsuse põhjendustes 1221, 1223 ja 1227–1229 täpsustas komisjon, et see täiendav summa tuleb jagada SASi, SAS Cargo ning SAS Consortiumi vahel nii, et see kajastaks neist iga üksuse osalemise kestust ühes ja vältavas rikkumises.

56 Seetõttu vähendati vaidlustatud otsuse põhjendustes 1240–1242 SASi 106 000 000 euro suurust põhisummat kuni 60 000 000 euroni, SAS Cargo 108 000 000 euro suurust põhisummat kuni 61 000 000 euroni ja SAS Consortiumi 14 000 000 euro suurune põhisumma jäeti 14 000 000 euro peale pärast seda, kui kohaldati 2006. aasta suuniste punkti 37 alusel 50% võrra vähendamist (edaspidi „üldine 50% vähendamine“), mis oli seotud asjaoluga, et osa saabuvate liinidega seotud teenustest ja EMPst kolmandatesse riikidesse väljuvate liinidega (edaspidi „väljuvad liinid“) seotud teenustest osutati väljaspool EMP lepinguga hõlmatud territooriumi ja et osa kahjust võis seega realiseeruda väljaspool seda territooriumi.

57 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1243–1245 suurendas komisjon 2006. aasta suuniste punkti 28 alusel SAS Cargo ja SAS Consortiumi trahvi põhisummat korduvuse tõttu 50%.

58 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1258 ja 1259 vähendas komisjon 2006. aasta suuniste punkti 29 alusel hagejate trahvi põhisummat kergendava asjaolu alusel 10%, kuna nad osalesid ühes ja vältavas rikkumises piiratud ulatuses.

59 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1264 ja 1265 vähendas komisjon 2006. aasta suuniste punkti 29 alusel süüdistatud vedajate trahvi põhisummat veel 15% (edaspidi „üldine 15% vähendamine“), kuna teatavad riigisisesed õigussüsteemid õhutasid vaidlusalust kartelli.

60 Seevastu lükkas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1268 ja 1271 tagasi hagejate argumendi, mille kohaselt Taani konkurentsiameti 2002. aasta otsuse tõttu võis neil tekkida õiguspärane ootus seoses komisjoni territoriaalse pädevuse piiridega tuvastada konkurentsieeskirjade rikkumine.

61 Seetõttu määras komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1293 SASi, SAS Cargo ja SAS Consortiumi trahvi põhisummaks kohandamise järel vastavalt 45 000 000 eurot, 76 250 000 eurot ja 17 500 000 eurot.

62 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1347–1354 võttis komisjon arvesse hagejate panust seoses nende leebema kohtlemise taotlusega ja vähendas trahvi 15%, mistõttu määrati SASile, SAS Cargole ja SAS Consortiumile määratud trahvi summaks vastavalt 38 250 000 eurot, 64 812 500 eurot ja 14 875 000 eurot, nagu on märgitud vaidlustatud otsuse põhjenduses 1404.

63 Vaidlustatud otsuse resolutsioon on hagejaid puudutavas osas sõnastatud järgmiselt:

„*Artikkel 1*

Kooskõlastades oma tegevust [lennulastiteenuste] hinnakujunduse valdkonnas kogu maailmas seoses kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja lisatasude pealt vahendustasu maksmisega, panid järgmised ettevõtjad toime [ELTL] artikli 101, [EMP lepingu] artikli 53 ja [EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu] artikli 8 ühe ja vältava rikkumise järgmiste liinide ja ajavahemike osas.

1) Järgmised ettevõtjad rikkusid ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 seoses [EMP-siseste] liinidega järgmistel ajavahemikel:

   […]

   o) SAS […], alates 17. augustist 2001 kuni 14. veebruarini 2006;

   p) [SAS Cargo], alates 1. juunist 2001 kuni 14. veebruarini 2006;

   q) [SAS Consortium], alates 13. detsembrist 1999 kuni 28. detsembrini 2003;

   […].

2) Järgmised ettevõtjad rikkusid ELTL artiklit 101 seoses [liidu – kolmandate riikide vaheliste] liinidega järgmistel ajavahemikel:

   […]

   o) SAS […], alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006;

   p) [SAS Cargo], alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006;

   […].

3) Järgmised ettevõtjad rikkusid EMP lepingu artiklit 53 seoses [EMP liinidega, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid,] järgmistel ajavahemikel:

[…]

o) SAS […], alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006;

p) [SAS Cargo], alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006;

[…].

4) Järgmised ettevõtjad rikkusid [EÜ-Šveitsi] õhutranspordilepingu artiklit 8 seoses [liidu–Šveitsi] liinidega järgmistel ajavahemikel:

[…]

o) SAS […], alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006;

p) [SAS Cargo], alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006;

q) [SAS Consortium], alates 1. juunist 2002 kuni 28. detsembrini 2003;

[…].

Artikkel 2

9. novembri 2010. aasta otsust […] muudetakse järgmiselt:

artikli 5 […] punktid j, k ja l tühistatakse.

Artikkel 3

Käesoleva otsuse artiklis 1 nimetatud ühe ja vältava rikkumise eest määratakse järgmised trahvid ning British Airwaysi […] osas määratakse järgmised trahvid ka 9. novembri 2010. aasta otsuse artiklite 1–4 osade eest, mis on muutunud lõplikuks:

[…]

n) [SAS Consortium]: 5 355 000 eurot;

o) [SAS Cargo ja SAS Consortium] solidaarselt: 4 254 250 eurot;

p) [hagejad] solidaarselt: 5 265 750 eurot;

q) [SAS Cargo] ja SAS […] solidaarselt: 32 984 250 eurot;

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 eurot

[…].

Artikkel 4

Artiklis 1 nimetatud ettevõtjad lõpetavad juhul, kui nad seda veel teinud ei ole, viivitamata kõnealustes artiklites viidatud ühe ja vältava rikkumise.

Nad hoiduvad tulevikus kõikidest toimingutest või tegevustest, millel on identne või sarnane eesmärk või tagajärg.

Artikkel 5

Käesoleva otsuse adressaadid on:

[…]

[hagejad]

[…].“

II. Menetlus ja poolte nõuded

64 Hagejad esitasid käesoleva hagi, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 29. mail 2017.

65 Komisjon esitas kostja vastuse 29. septembril 2017.

66 Hagejad esitasid Üldkohtu kantseleisse repliigi 8. jaanuaril 2018.

67 Komisjon esitas Üldkohtu kantseleisse vasturepliigi 1. märtsil 2018.

68 Neljanda koja ettepanekul otsustas Üldkohus 24. aprillil 2019 oma kodukorra artikli 28 alusel suunata käesoleva kohtuasja laiendatud koosseisule.

69 Üldkohus esitas 25. juunil 2019 kodukorra artiklis 89 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames pooltele kirjalikud küsimused. Pooled vastasid määratud tähtaja jooksul.

70 Poolte kohtukõned ja vastused Üldkohtu küsimustele kuulati ära 11. juuli 2019. aasta kohtuistungil. Hagejatel paluti pärast kohtuistungit esitada WOW alliansi leping ja rahvusvaheline lennuteenuste leping (edaspidi „RLL“). Nad täitsid selle nõude ettenähtud tähtaja jooksul.

71 Menetluse suuline osa lõpetati 18. juulil 2019.

72 Üldkohus (neljas koda laiendatud koosseisus) leidis 7. jaanuari 2021. aasta määruses, et tal ei ole piisavalt teavet ja et pooltel tuleb esitada oma seisukohad ühe argumendi kohta, mille üle pooled ei olnud vaielnud, ning otsustas kodukorra artikli 113 alusel menetluse suulist osa uuendada.

73 Komisjon vastas määratud tähtaja jooksul mitmele küsimusele, mille Üldkohus esitas 12. jaanuaril, 2. märtsil ja 12. aprillil 2021. Hagejad esitasid oma märkused komisjoni vastuste kohta 14. mail 2021.

74 Üldkohus lõpetas 26. juuli 2021. aasta otsusega uuesti menetluse suulise osa.

75 Hagejad paluvad Üldkohtul:

– võtta menetlust korraldavad meetmed või teha menetlustoiminguid, millega kohustatakse komisjoni võimaldama neile juurdepääsu kogu tema toimikule, või võtta muu meede, mida Üldkohus vajalikuks peab;

– tühistada vaidlustatud otsus neid puudutavas osas tervikuna või osaliselt;

– teise võimalusena vähendada vaidlustatud otsusega neile määratud trahvi;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

76 Komisjon palub sisuliselt Üldkohtul:

– jätta hagi rahuldamata;

– muuta hagejatele määratud trahvi summat, tühistades üldise 50% vähendamise ja üldise 15% vähendamise juhul, kui Üldkohus peaks leidma, et saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käivet ei saanud müügiväärtuse hulka arvata;

– mõista kohtukulud välja hagejatelt.

III. Õiguslik käsitlus

77 Hagiavalduses esitavad hagejad nii vaidlustatud otsuse tühistamise nõuded kui ka neile määratud trahvi vähendamise nõuded. Komisjon omakorda esitas sisuliselt nõude muuta hagejatele määratud trahvi summat juhul, kui Üldkohus peaks leidma, et saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käivet ei saa müügiväärtuse hulka arvata.

A. Tühistamisnõuded

78 Hagejad esitavad tühistamisnõuete põhjendamiseks viis väidet. Need väited on järgmised:

– esimene väide, et on rikutud kaitseõigusi ja poolte võrdsuse põhimõtet, kuna keelduti võimaldamast tutvuda süüstavate ja süüst vabastavate tõenditega;

– teine väide, et on rikutud õigust olla ära kuulatud ja et komisjonil puudub pädevus ühelt poolt kohaldada ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 saabuva lennulasti teenuste suhtes ning teiselt poolt kohaldada EMP lepingu artiklit 53 lennulastiteenustele, mida osutati Šveitsi ja EMP kolme liikmesriigi vahel, mis ei kuulu liitu: Island, Liechtensteini Vürstiriik ja Norra Kuningriik (edaspidi „EMP liinid, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid“);

– kolmas väide, et on tehtud viga selle tegevuse hindamisel, millega hagejad olid seotud, ja et see tegevus tõendas nende osalemist ühes ning vältavas rikkumises või nende teadlikkust sellest rikkumisest;

– neljas väide, et on rikutud ELTL artiklit 266, ELTL artikli 296 teist lõiku ja Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklit 17, kuna vaidlustatud otsuses esineb sisemisi vastuolusid;

– viies väide, mis on esitatud teise võimalusena, et on tehtud vigu hagejatele määratud trahvisumma kindlaksmääramisel.

1. Esimene väide, et on rikutud kaitseõigusi ja poolte võrdsuse põhimõtet, kuna keelduti võimaldamast tutvuda süüstavate ja süüst vabastavate tõenditega

79 Hagejad väidavad, et komisjon rikkus nende kaitseõigusi ja poolte võrdsuse põhimõtet, kui ta keeldus võimaldamast neil tutvuda asjakohaste tõenditega, eelkõige nendega, mille komisjon sai pärast vastuväiteteatise saatmist. Tegemist on süüstavate ja süüst vabastavate tõenditega, mis on esitatud esiteks vastuväiteteatise teiste adressaatide vastustes ja nendega kaasnevates dokumentides, teiseks märkustes, mille teised vedajad esitasid Üldkohtule seoses oma hagidega 9. novembri 2010. aasta otsuse peale, ja kolmandaks dokumentides, millel põhineb komisjoni avaldus WOW alliansi kohta tema 4. juuli 2005. aasta otsuses juhtumi COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss kohta.

80 Mis puudutab süüstavaid tõendeid, mida neile ei edastatud ja millele komisjon vaidlustatud otsuses tugines, siis leiavad hagejad, et need tuleb tõendite hulgast välja jätta. Tegemist on nimelt teatud dokumentidega, mis puudutavad Hongkongis, Jaapanis, Indias, Tais, Singapuris, Lõuna-Koreas ja Brasiilias kohaldatavat õiguslikku raamistikku.

81 Mis puudutab süüst vabastavaid tõendeid, siis väidavad hagejad, et dokumendid, mille komisjon sai pärast vastuväiteteatist, on tõenäoliselt süüst vabastavad, kuna neil on objektiivselt seos nende vastu esitatud vastuväidetega ja need oleksid seega võinud olla kasulikud hagejate kaitse jaoks. Kuna hagejatel ei võimaldatud tutvuda nende dokumentidega, ei ole neil võimalik nende sisuga tutvuda. Nad toovad siiski välja selle juhtumi teatud aspektid, mida need tõendid väidetavalt puudutavad. Tegemist on nende tegevusega allianssides; vertikaalsete suhetega mahtude broneerimisel ühelt poolt Lufthansa ja teiselt poolt teiste lennuettevõtjate vahel; kolmandates riikides toimunud tegevusega, millega hagejad olid seotud; teiste vedajate sisemiste spekulatsioonidega, mis puudutasid avalikku teavet hagejate kohta; erinevate asjasse puutuvate kohalike tegevustega, millega hagejad ei ole seotud.

82 Hagejad lisavad, et nemad – mitte aga komisjon – peavad saama otsustada, kas antud teave võib olla nende kaitse jaoks tarvilik või mitte.

83 Oma väite põhjendamiseks viitavad hagejad eelkõige 25. oktoobri 2011. aasta kohtuotsusele Solvay *vs.* komisjon (C-109/10 P, EU:C:2011:686) ja 29. juuni 1995. aasta kohtuotsusele Solvay *vs.* komisjon (T-30/91, EU:T:1995:115), samuti harta artiklitele 41 ja 47 ning 4. novembril 1950 Roomas allkirjastatud inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni (edaspidi „EIÕK“) artikli 6 lõikele 1. Üldkohtu 12. aprilli 2021. aasta kirjalikele küsimustele antud komisjoni vastuste kohta esitatud seisukohtades viitavad nad ka Euroopa Inimõiguste Kohtu 25. juuli 2019. aasta kohtuotsusele Rook *vs.* Saksamaa (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, punktid 58 ja 59). Nende sõnul kinnitab see kohtuotsus poolte võrdsuse põhimõtet, nagu see tuleneb 29. juuni 1995. aasta kohtuotsusest Solvay *vs.* komisjon (T-30/91, EU:T:1995:115), ja kinnitab, et asjasse puutuvate dokumentide avalikustamise mis tahes piirang peab olema rangelt vajalik, et kaitsta kolmandate isikute põhiõigusi või tagada oluline avalik huvi.

84 Lisaks paluvad hagejad Üldkohtul võtta menetlust korraldav meede või teha menetlustoiming, kohustades komisjoni laskma neil tutvuda kogu toimikuga. Kohtuistungil kohandasid hagejad oma taotlust, piirates ühelt poolt selle ulatust vastuväiteteatise vastustega ja nende lisadega ning teiselt poolt laiendades seda ulatust märkustele ja dokumentidele, mille teised süüdistatud vedajad esitasid Üldkohtule 9. novembri 2010. aasta otsuse peale esitatud hagide raames.

85 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

86 Komisjon väidab, et hagejatel oli võimalus tutvuda kõigi tõenditega, millele neil on õigus juurde pääseda, ning et nende väited teiste süüst vabastavate tõendite olemasolu kohta tema toimikus on pelgalt spekulatiivsed.

87 Komisjon väidab lisaks, et ta vaatas hagejate esitatud taotlused dokumentidega tutvumiseks hoolikalt läbi. Hagejatel ei ole õigust tutvuda kõikide teiste vedajate vastustega vastuväiteteatisele. Komisjon on kohustatud need dokumendid hagejatele avaldama vaid juhul, kui ilmneb, et need sisaldavad uusi süüstavaid või süüst vabastavaid asjaolusid, või kui need on olulised selleks, et nad saaksid vastuväiteteatises kasutatud arvandmeid vaidlustada.

88 Mis puudutab hagejate väiteid vaidluse nende aspektide kohta, mille osas keelduti neil võimaldamast tutvuda süüst vabastavate tõenditega, siis komisjon vaidleb neile vastu.

89 Lisaks vaidleb komisjon vastu hagejate menetlust korraldavate meetmete või menetlustoimingu tegemise taotlusele. Komisjon leiab, et see on ebaproportsionaalne eelkõige seetõttu, et hagejad ei ole esitanud isegi mitte minimaalseid tõendeid, mis kinnitaks taotletud dokumentide tarvilikkust menetluse huvides.

90 Sellega seoses tuleb meenutada, et kaitseõiguste järgimine nõuab, et puudutatud ettevõtjal võimaldataks haldusmenetluses esitada tõhusalt oma seisukoht komisjoni esitatud faktide ning asjaolude tõepärasuse ja asjakohasuse kohta ning dokumentide kohta, millele komisjon tugineb oma seisukoha toetuseks, et toime on pandud asutamislepingu rikkumine (7. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Aalborg Portland jt *vs.* komisjon, 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, punkt 66).

91 Kaitseõiguste tagamise põhimõttest tulenev õigus tutvuda toimikuga tähendab, et komisjon peab võimaldama asjaomasel ettevõtjal põhjalikult uurida kõiki uurimistoimikus olevaid dokumente, mis võivad omada tähtsust tema kaitse seisukohast. Need hõlmavad nii süüstavaid kui ka süüst vabastavaid dokumente, välja arvatud teiste ettevõtjate ärisaladused, komisjoni sisedokumendid ja muu konfidentsiaalne teave (7. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Aalborg Portland jt *vs.* komisjon, 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, punkt 68).

92 Selle kohta tuleb kõigepealt märkida, et alles haldusmenetluse võistleva staadiumi alguses teavitatakse puudutatud ettevõtjat vastuväiteteatise kaudu kõikidest olulistest tõenditest, millele komisjon selles menetlusstaadiumis tugineb, ja sellest, et sellel ettevõtjal on toimikuga tutvumise õigus, mille eesmärk on tagada tema kaitseõiguste tõhus kasutamine. Järelikult ei kuulu teiste isikute vastused vastuväiteteatisele põhimõtteliselt uurimistoimiku nende dokumentide hulka, millega huvitatud isik võib tutvuda (30. septembri 2009. aasta kohtuotsus Hoechst *vs.* komisjon, T-161/05, EU:T:2009:366, punkt 163).

93 Kui komisjon siiski otsustab ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamise menetluses rikkumise tõendamisel tugineda vastuväiteteatisele esitatud vastuse osale või sellele vastusele lisatud dokumendile, peab menetluse teistel pooltel olema võimalik esitada oma arvamus sellise tõendi kohta. Nimelt kujutab sel juhul kõnealune osa või sellele lisatud dokument süüstavat tõendit rikkumises osalenud erinevate ettevõtjate vastu (vt 30. septembri 2009. aasta kohtuotsus Hoechst *vs.* komisjon, T-161/05, EU:T:2009:366, punkt 164 ja seal viidatud kohtupraktika).

94 Kohtupraktika kohaselt on väljavõtted vastuväiteteatisele esitatud vastustest süüstavad tõendid alates hetkest, kui komisjon kasutab neid vaidlustatud otsuses, et kinnitada kindla ettevõtja vastu esitatud etteheidet (vt selle kohta 8. juuli 2008. aasta kohtuotsus BPB *vs.* komisjon, T-53/03, EU:T:2008:254, punkt 54).

95 Seevastu väljavõtted vastuväiteteatise vastustest, millele komisjon vaidlustatud otsuses viitab, et teha kokkuvõte argumendist, mida vastuväiteteatise adressaat haldusmenetluse käigus esitas, ja sellele vastata, ei saa kujutada endast süüstavaid tõendeid (vt selle kohta 15. märtsi 2000. aasta kohtuotsus Cimenteries CBR jt *vs.* komisjon, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, EU:T:2000:77, punkt 391).

96 Asjaomane ettevõtja peab vajaduse korral tõendama, et tulemus, milleni jõudis komisjon oma otsuses, oleks olnud teistsugune, kui süüstava tõendina oleks tulnud kõrvale jätta selline dokument, millest ei teavitatud ning millele komisjon oma süüdistused selle ettevõtja vastu rajas (vt selle kohta 26. septembri 2018. aasta kohtuotsus Infineon Technologies *vs.* komisjon, C-99/17 P, EU:C:2018:773, punktid 78 ja 79; vt samuti 30. septembri 2009. aasta kohtuotsus Hoechst *vs.* komisjon, T-161/05, EU:T:2009:366, punkt 165 ja seal viidatud kohtupraktika).

97 Mis puudutab süüst vabastava dokumendi edastamata jätmist, siis tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et asjaomane ettevõtja peab üksnes tõendama, et selle avalikustamata jätmine võis menetluse käiku ja komisjoni otsuse sisu tema kahjuks mõjutada (vt 30. septembri 2009. aasta kohtuotsus Hoechst *vs.* komisjon, T-161/05, EU:T:2009:366, punkt 166 ja seal viidatud kohtupraktika), või et see võis kahjustada või muuta keerulisemaks selle ettevõtja huvide kaitset haldusmenetluse käigus (19. detsembri 2013. aasta kohtuotsus Siemens jt *vs.* komisjon, C-239/11 P, C-489/11 P ja C-498/11 P, ei avaldata, EU:C:2013:866, punkt 368).

98 Sellega seoses on süüst vabastavaks asjaoluks vastuväiteteatisele esitatud vastuse osa või sellele vastusele lisatud dokument, mis võib omada asjasse puutuva ettevõtja kaitses tähtsust, sest see võimaldab tal tugineda asjaoludele, mis on vastuolus komisjoni poolt selles staadiumis tehtud järeldustega (12. juuli 2011. aasta kohtuotsus Hitachi jt *vs.* komisjon, T-112/07, EU:T:2011:342, punkt 34).

99 Seevastu pelgalt asjaolust, et teised ettevõtjad esitasid samad argumendid mis asjasse puutuv ettevõtja, ja sellest, et nad võisid kasutada enda kaitseks rohkem vahendeid, ei piisa, et käsitleda neid argumente süüst vabastavate tõenditena (vt 12. juuli 2011. aasta kohtuotsus Hitachi jt *vs.* komisjon, T-112/07, EU:T:2011:342, punkt 35 ning seal viidatud kohtupraktika).

100 Mis puudutab dokumente, mida komisjon ei ole üldjuhul kohustatud omal algatusel avaldama, siis tuleb märkida, et asjaomased ettevõtjad ei saa üldjuhul tulemuslikult viidata vastuväiteteatise vastustes väidetavalt sisalduvate õigustavate asjaolude avaldamata jätmisele, kui nad haldusmenetluses ei taotlenud nende vastustega tutvumist (vt selle kohta 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus FMC Foret *vs.* komisjon, T-191/06, EU:T:2011:277, punkt 292).

101 Samuti tuleb meenutada, et ettevõtja, kes väidab, et tema kaitseõigusi on rikutud, peab esitama esimese kaudse tõendi selle kohta, et dokumendid, mida komisjon talle ei edastanud, on tema kaitse seisukohast tarvilikud (12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg *vs.* komisjon, T-441/14, EU:T:2018:453, punkt 80).

102 Käesolevas asjas tuleb eristada väidetavaid süüstavaid tõendeid ja väidetavaid õigustavaid tõendeid, mille avaldamata jätmise hagejad vaidlustavad.

a) Väidetavad süüstavad tõendid

103 Kõik väidetavad süüstavad tõendid – millega hagejad ei saanud tutvuda – on seotud vaidlustatud otsuse põhjendustes 976–989 ja 998–1012 esitatud analüüsi ning kirjeldusega, mis puudutas õiguslikku raamistikku ja halduspraktikat, mida kohaldatakse vedajate tariifide kehtestamisel teatavates kolmandates riikides. Hagejad viitavad selles osas kõigepealt komisjoni otsestele viidetele CPA, British Airwaysi, Cargoluxi, veel ühe vedaja ja Japan Airlinesi vastustele vastuväiteteatisele, seejärel asjaoludele, mis viitavad kaudselt nendele vastustele, ning lõpuks avaldamata jäetud dokumentidele, millele komisjon väidetavalt tugines, ilma et need oleksid tingimata pärinenud vastuväiteteatise adressaatideks olevatelt teistelt vedajatelt.

104 Kõigepealt, mis puudutab vaidlustatud otsuses esinevaid otseseid viiteid vastuväiteteatise vastustele, siis tuleb märkida, et sisuliselt ei ole tegemist vastuväiteteatise adressaadi esitatud argumendi lihtsate kokkuvõtetega eespool punktis 95 viidatud kohtupraktika tähenduses.

105 Ühest küljest kehtib see vaidlustatud otsuse põhjendustes 1003, 1005 ja 1006 välja toodud Japan Airlinesi ja ühe teise vedaja kinnituste kohta, mille kohaselt esiteks ei nõudnud Jaapani ametiasutused kuni 2006. aastani viidet lisatasude loa taotluse esitamise raames kohaldatavas RLLis määratud vedajate kokkuleppele ja teiseks ei kehtestatud mingit kooskõlastamiskohustust Jaapani ja Ühendkuningriigi vahelistel lendudel.

106 Nagu väidavad hagejad, nähtub vaidlustatud otsusest, et komisjon tugines nendele avaldustele, et kinnitada järeldust, et puudus halduspraktika, mis sundis süüdistatud vedajaid lisatasusid kooskõlastama rikkumise perioodil, ja seega toetada tema väidet, et Jaapanis toimunud tegevus kuulub ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldamisalasse. Nimelt tugineb komisjon vaidlustatud otsuse osas „Jaapani õigussüsteemi analüüs“ selle otsuse põhjendustes 1005 ja 1006 neile avaldustele, et tõendada kahte järgmist järeldust. Esiteks ei kohustanud Jaapani ja EMP lepingu osalisriikide vahelised RLLid vedajaid praktikas sõlmima kokkulepet tariifide kohta, kuna neil oleks selle kohustuse täitmata jätmiseks piisanud sellest, et kütuse lisatasu puudutavas taotluses nad viitaks väidetavale kokkuleppele IATA raames. Teiseks ei kehtestanud Jaapani ametiasutused mingit koostöökohustust seoses Jaapani ja Ühendkuningriigi vaheliste lendudega.

107 Teisest küljest kehtib see ka vaidlustatud otsuse põhjendustes 977–979 mainitud CPA, Cargoluxi ja British Airwaysi kinnituste kohta, milles need kolm vedajat tunnistavad, et Hongkongis oli võimalik esitada individuaalseid taotlusi lisatasude kinnitamiseks, eelkõige kindlasummalise kütuse lisatasu osas. Need kinnitused asuvad tõepoolest vaidlustatud otsuse osas „Vedajate argumendid“. Nagu hagejad õigesti märgivad, märgib komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 987 Hongkongi halduspraktika analüüsimisel siiski järgmist:

„Teised pooled vaidlevad vastu sellele, et võis esineda nõue[, et toimuksid tariifiläbirääkimised ja esitataks kollektiivne taotlus Hongkongi tsiviillennundusametile (edaspidi „DAC“)], kusjuures osad väidavad, et DAC julgustas kooskõlastamist, kuid ei nõudnud seda.“

108 Seda komisjoni kinnitust saab mõista ainult nii, et see viitab vaidlustatud otsuse põhjendustes 977–979 mainitud CPA, Cargoluxi ja British Airwaysi avaldustele.

109 Seevastu ei saa vaidlustatud otsuse põhjenduses 1004 välja toodud CPA avaldusi pidada süüstavateks tõenditeks, kuna vaidlustatud otsusest ei nähtu, et komisjon tugines neile ühe ja vältava rikkumise tuvastamisel.

110 Edasi, mis puudutab tõendeid, mis kaudselt viitavad nendele vastustele, siis vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei nähtu vaidlustatud otsuse põhjenduse 1012 lõigust, mille kohaselt „ei ole väidetud, et pooltel oli kohustus kooskõlastada ohutuse lisatasu või lisatasudelt vahendustasu maksmist“, et komisjon tugines avaldamata süüstavatele tõenditele. Nimelt piirdub komisjon selles järelduses märkimisega, et vastuväiteteatisele ei esitatud ühtegi vastust, mis tõendaks sellist kohustust.

111 Lõpuks, mis puudutab avalikustamata dokumente, millele komisjon väidetavalt tugines, ilma et need oleksid tingimata pärit teistelt vastuväiteteatise adressaatidest vedajatelt, siis mainivad hagejad dokumente, mida kasutati vaidlustatud otsuse põhjendustes 998–1001, 1009, 1010 ja 1013–1019 esitatud analüüsiks Jaapani õigusnormide ja muudes kolmandates riikides kui Hongkong ja Jaapan kohaldatavate RLLide kohta.

112 Tuleb aga märkida, et need põhjendused ei viita ühelegi uurimistoimiku dokumendile, olenemata sellest, kas see esitati enne või pärast vastuväiteteatise saatmist. Nendes põhjendustes kirjeldab komisjon üksnes Jaapani õigusnormide kohaldatavaid sätteid ja selliste RLLide kohaldatavaid sätteid, mille osalised on asjaomased kolmandad riigid, ning tõdeb, et ei ole tõendatud, et need nõuaks vedajatelt tariifide kooskõlastamist. Kõnealused sätted on need, millele viitavad teatavad vastuväiteteatise adressaatideks olevad vedajad oma argumentides, mis esitati vastusena sellele teatisele, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 1002, 1003 ja 1013.

113 Hagejad ei ole selgitanud, kuidas vaidlustatud otsuse kõnealused lõigud näitavad ühe või mitme avalikustamata süüstava dokumendi olemasolu, millele komisjon väidetavalt tugineb.

114 Isegi kui oletada, et hagejad soovivad siinkohal komisjonile ette heita seda, et ta ei võimaldanud neil tutvuda asjaomaste õigusnormide tekstiga, tuleb märkida, et Jaapanis ja teistes asjaomastes kolmandates riikides kehtiv õiguslik raamistik lisatasude valdkonnas ei saa iseenesest olla süüstav asjaolu ja et igal juhul on see teave põhimõtteliselt avalik ning kättesaadav (vt selle kohta 27. septembri 2006. aasta kohtuotsus Jungbunzlauer *vs.* komisjon, T-43/02, EU:T:2006:270, punkt 354). Lisaks oli vastuväiteteatise punktis 139 märgitud, et Jaapanis „ei ole [vedajate] vahel [kütuse lisatasu] rakendamise kooskõlastamine sugugi kohustuslik“, ja selle põhjenduses 1439 oli analüüs hindade ühise kindlaksmääramise klauslite kohta, mis olenevalt olukorrast võis esineda RLLis. Hagejatele anti seega haldusmenetluses võimalus esitada tõhusalt oma seisukoht asjaomaste normide kohta.

115 Eeltoodut arvestades tuleb tõdeda, et komisjon tegi vea, kui ta ei lubanud hagejatel tutvuda vastuväiteteatisele esitatud vastuste osadega, millele viidati vaidlustatud otsuse põhjendustes 977–979, 1003, 1005 ja 1006, mida on kirjeldatud eespool punktides 105–108.

b) Väidetavad süüst vabastavad tõendid

116 Käesolevas asjas tuleb kõigepealt märkida, et poolte vahel puudub vaidlus selles, et haldusmenetluses esitasid hagejad selliste dokumentidega tutvumise taotlused, mille hulgas hagejate sõnul olid süüst vabastavad tõendid.

117 Edasi tuleb märkida, et hagejad piirduvad suures osas sellega, et nad tuginevad asjaolule, et teatud süüdistatud vedajad või vastuväiteteatise adressaadid esitasid samad argumendid nagu nemad oma vastustes vastuväiteteatisele ja/või oma märkustes Üldkohtule. Sellised kaalutlused ei ole aga sobivad süüst vabastavate tõendite olemasolu tuvastamiseks (vt selle kohta 12. juuli 2011. aasta kohtuotsus Hitachi jt *vs.* komisjon, T-112/07, EU:T:2011:342, punktid 43 ning 44).

118 Lisaks, kuivõrd hagejad spekuleerivad selle üle, et esinevad süüst vabastavad dokumendid, mida teised vedajad on esitanud, ei esita nad ka esialgset tõendit nende dokumentide vajalikkuse kohta käesolevas menetluses (vt selle kohta 27. septembri 2012. aasta kohtuotsus Koninklijke Wegenbouw Stevin *vs.* komisjon, T-357/06, EU:T:2012:488, punkt 164). Lisaks tooks hagejate väidetega nõustumine vaatamata nende üldisele laadile kaasa selle, et nad saaks kasu suurematest jõupingutustest ja suuremast panusest, mida teised vedajad olenevalt olukorrast tegid, vastuolus eespool punktis 99 meenutatud kohtupraktikaga.

119 Mis puudutab täpsemalt dokumente, mis on aluseks komisjoni avaldusele WOW alliansi kohta tema 4. juuli 2005. aasta otsuses juhtumis COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, siis tuleb märkida, et komisjon ei tuginenud nendele dokumentidele vaidlustatud otsuse vastuvõtmiseni viinud menetluses ja et vaidlustatud otsuse 1386. joonealuses märkuses tehtud viide vaidlustatud otsusele tugineb üksnes avalikul teabel, nagu komisjon ka mainib.

120 Mis puudutab asjaolusid, mis pidid kinnitama Lufthansa ja tema saadetud arvukate e-kirjade adressaatide vahelisi mahukokkuleppeid seoses tema kütuse lisatasu taseme kohandamisega ning mis väidetavalt aitasid seega tõendada nende e-kirjade usutavat alternatiivset selgitust, st et tarnija teavitas õiguspäraselt oma kliente, siis tuleb esiteks märkida, et nagu rõhutab komisjon, olid hagejad juba vastuväiteteatise vastuses esitanud argumendi, et kõnealuste e-kirjade adressaadid olid Lufthansa kliendid, teiseks, et neil oli juba uurimistoimikus esitatud asjaolude põhjal loetelu nendest vedajatest, kes olid sõlminud Lufthansaga mahtude ostmise kokkuleppe, nagu nad ise ka kohtuistungil tunnistasid, ja kolmandaks, et komisjon lükkas nende argumendi vaidlustatud otsuses tagasi, rõhutades põhjenduses 797, et nende teadete eesmärk oli teha hagejad teadlikuks asjaolust, et Lufthansa pidas läbirääkimisi teiste vedajatega. Sellest tuleneb, et hagejad ei ole tõendanud, et nende tõendite edastamine oleks neile olnud kasulik nende kaitse raames.

121 Mis puudutab tõendeid, mille esitasid vedajad, keda ei süüdistatud, siis väidavad hagejad, et neid tõendeid oleks saanud esitada süüst vabastavatena nende kaitseks, kuna vedajad, keda ei süüdistatud, olid seotud kontaktidega, mida hagejatele vaidlustatud otsuses süüks arvati, tuginedes äärmiselt üldist laadi oletustele. Oma üldisuse tõttu ei saa aga hagejate esitatud hüpotees olla piisavalt täpne viide sellele, et nende vedajate vastustes esineb süüst vabastavaid asjaolusid (vt selle kohta 27. septembri 2012. aasta kohtuotsus Koninklijke Wegenbouw Stevin *vs.* komisjon, T-357/06, EU:T:2012:488, punkt 164).

122 Sama kehtib ka hagejate argumendi kohta, milles nad väidavad, et kuna nende töötajad osalesid vaid „väikeses osas“ kõnealusest tegevusest, on suurem osa seda tegevust puudutavaid tõendeid teiste süüdistatud vedajate valduses.

123 Lõpuks tuginevad hagejad asjatult 29. juuni 1995. aasta kohtuotsusele Solvay *vs.* komisjon (T-30/91, EU:T:1995:115), milles Üldkohus märkis, et komisjon ei saa üksi otsustada, kas uurimise käigus kogutud dokumendid võivad asjaomaseid ettevõtjaid süüst vabastada, kuna viidatud kohtuasjas käsitleti uurimistoimikusse endasse kuuluvaid dokumente. Üldkohtul on aga juba olnud võimalus täpsustada, et kaalutlus, mille kohaselt ei saa asjaomase ettevõtja kaitse jaoks tarvilike dokumentide kindlaksmääramine olla üksnes komisjoni pädevuses, puudutab komisjoni toimikusse kuuluvaid dokumente ning seda ei saa kohaldada vastustele, mis teised asjasse puutuvad isikud komisjoni vastuväidetele andsid (16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Heineken Nederland ja Heineken *vs.* komisjon, T-240/07, EU:T:2011:284, punkt 254).

c) Järeldus

124 Tuleb järeldada, et komisjon on ekslikult keeldunud võimaldamast hagejatel tutvuda vaidlustatud otsuse põhjendustes 977–979, 1003, 1005 ja 1006 viidatud vastuväiteteatisele esitatud vastuste lõikudega. Kooskõlas eespool punktis 96 viidatud kohtupraktikaga uuritakse edaspidi (vt allpool punkt 550) – analüüsides komisjoni nende hinnangute põhjendatust, mis puudutavad hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises – küsimust, kas komisjoni järeldus oleks olnud erinev, kui vastuväiteteatisele esitatud vastuste need osad oleks tulnud süüstava tõendina kõrvale jätta.

125 Mis puudutab hagejate taotlusi võtta menetlust korraldavaid meetmeid või teha menetlustoiminguid, et saada vastuväiteteatise adressaatide vastuseid ja nende lisasid ning teiste vedajate poolt Üldkohtule 9. novembri 2010. aasta otsuse peale esitatud hagide raames esitatud märkusi ja dokumente, siis väidavad hagejad, et nende esitamine võimaldaks neil tõendada, et need dokumendid olid nende kaitse jaoks tarvilikud, ning et seega kujutas nende avalikustamata jätmine endast nende õiguste rikkumist.

126 Selles osas piisab, kui märkida, et Üldkohtul oli võimalik teha otsus esimese väite põhjendatuse kohta talle esitatud tõendite alusel ning ta on ainupädev otsustama, kas lahendamisel olevates kohtuasjades esitatud teavet on vaja täiendada, võttes käesolevas asjas taotletud meetmed, mille eesmärk ei saa olla korvata hagejate tegevusetust tõendite kogumisel (vt selle kohta 16. juuli 2009. aasta kohtuotsus SELEX Sistemi Integrati *vs.* komisjon, C-481/07 P, ei avaldata, EU:C:2009:461, punkt 44). Sellest tuleneb, et hagejate taotlused tuleb jätta rahuldamata nii osas, milles need puudutavad vastuseid vastuväiteteatisele, kui ka osas, milles need puudutavad 9. novembri 2010. aasta otsuse peale esitatud hagi raames Üldkohtule esitatud seisukohti.

2. Teine väide, et on rikutud õigust olla ära kuulatud ja et puudub pädevus

127 Hagejad esitavad käesoleva väite kahes osas, millest esimese kohaselt on rikutud õigust olla ära kuulatud ja komisjonil puudub pädevus kohaldada ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 saabuva lennulasti teenustele, ning teise kohaselt ei ole komisjonil pädevust kohaldada EMP lepingu artiklit 53 EMP liinidele, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid.

a) Teise väite esimene osa, mille kohaselt on rikutud õigust olla ära kuulatud ja komisjonil puudub pädevus kohaldada ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 saabuvatel lennuliinidel

128 Hagejad väidavad sisuliselt, et komisjon rikkus nende õigust olla ära kuulatud ja ületas oma pädevuse piire, kui ta tuvastas ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumise saabuvatel lennuliinidel ning karistas selle eest; komisjon vaidleb sellele vastu.

129 Tuleb meenutada, et mis puudutab EMP territooriumist väljaspool toimunud tegevust, siis komisjoni pädevust – rahvusvahelise avaliku õiguse normide seisukohast tuvastada ELTL artikli 101 või EMP lepingu artikli 53 rikkumist ja selle eest karistada – võib kindlaks määrata rakendamise kriteeriumi või kindla mõju kriteeriumi alusel (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punktid 40–47, ja 12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg *vs.* komisjon, T-441/14, EU:T:2018:453, punktid 95–97).

130 Need kriteeriumid on alternatiivsed ja mittekumulatiivsed (12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg *vs.* komisjon, T-441/14, EU:T:2018:453, punkt 98; vt selle kohta samuti 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punktid 62–64).

131 Komisjon tugines vaidlustatud otsuse põhjendustes 1043–1046 nii rakendamise kriteeriumile kui ka kindla mõju kriteeriumile, et põhjendada rahvusvahelist avalikku õigust arvestades oma pädevust tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumist saabuvate liinide osas ning karistada selle eest.

132 Kuna hagejad viitavad mõlema kriteeriumi kohaldamisel tehtud veale, leiab Üldkohus, et kõigepealt tuleb uurida, kas komisjonil oli õigus tugineda kindla mõju kriteeriumile. Selleks analüüsib Üldkohus, kas hagejatel on õigus tugineda ühelt poolt sellele, et on rikutud nende õigust olla ära kuulatud seoses kindla mõju kriteeriumi kohaldamisega, ja teiselt poolt väita, et komisjon on selle punkti kohaldamisel teinud vigu. Vastavalt eespool punktis 130 viidatud kohtupraktikale tuleb üksnes eitava vastuse korral kontrollida, kas komisjon võis tugineda rakendamise kriteeriumile.

1) Õigus olla ära kuulatud

133 Hagejad heidavad komisjonile ette, et viimane võttis neilt võimaluse esitada oma seisukoht kindla mõju kriteeriumi kohaldamise kohta haldusmenetluses. Komisjon jättis vastuväiteteatises märkimata, et ta kavatses tugineda kindla mõju kriteeriumile. Ta ei esitanud selles teatises ka põhjendusi, millele ta vaidlustatud otsuses tugines, et järeldada, et kindla mõju kriteerium oli täidetud.

134 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

135 Sellega seoses tuleb meenutada, et vastuväiteteatis on menetluslik tagatis, mis kohaldab liidu õiguse aluspõhimõtet, et kogu menetluse käigus tuleb järgida kaitseõigusi (3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Papierfabrik August Koehler jt *vs.* komisjon, C-322/07 P, C-327/07 P ja C-338/07 P, EU:C:2009:500, punkt 35).

136 See põhimõte nõuab eelkõige, et vastuväiteateatis, mille komisjon saadab ettevõtjale, kelle suhtes ta kavatseb kohaldada karistust konkurentsieeskirjade rikkumise eest, sisaldaks tema vastu kasutatavaid peamisi asjaolusid, nagu ette heidetavad faktid, nendele antav kvalifikatsioon ja tõendid, millele komisjon tugineb, selleks et ettevõtjal oleks võimalik tema suhtes algatatud haldusmenetluses oma argumente tulemuslikult esitada (3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Papierfabrik August Koehler jt *vs.* komisjon, C-322/07 P, C-327/07 P ja C-338/07 P, EU:C:2009:500, punkt 36).

137 Määruse nr 1/2003 artikli 27 lõige 1 ja 7. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 773/2004, mis käsitleb [ELTL] artiklite [101] ja [102] kohaste menetluste teostamist komisjonis (ELT 2004, L 123, lk 18; ELT eriväljaanne 08/03, lk 81), artikli 11 lõige 2, mis rakendavad seda põhimõtet, kirjutavad komisjonile ette, et ta võib lõplikus otsuses kasutada üksnes neid vastuväiteid, mille suhtes huvitatud isikud ja ühendused on saanud esitada oma seisukoha.

138 Samal ajal tuleb arvesse võtta vastuväiteteatise esialgset laadi, mis tähendab, et erinevused selle dokumendi ja lõpliku otsuse vahel on mitte üksnes võimalikud, vaid ka seaduslikud, kuna lõplik otsus kajastab kõiki haldusmenetluse ajal esitatud ja käsitletud tõendeid, sh neid, mis esitati vastuväiteteatise järel (vt selle kohta 7. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Aalborg Portland jt *vs.* komisjon, 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, punkt 67).

139 Ainult juhul, kui lõplikus otsuses pannakse ettevõtjatele süüks rikkumine, mis erineb vastuväiteteatises viidatud rikkumisest, või tuginetakse erinevatele faktilistele asjaoludele, saab järeldada, et kaitseõigusi on rikutud (vt 14. märtsi 2013. aasta kohtuotsus Fresh Del Monte Produce *vs.* komisjon, T-587/08, EU:T:2013:129, punkt 706 ja seal viidatud kohtupraktika). Kohtupraktika kohaselt ei ole see nii, kui väidetavad erinevused vastuväiteteatise ja lõpliku otsuse vahel ei puuduta muud tegevust kui see, mille suhtes hagejad said juba oma arvamust avaldada ja mis seega ei ole käsitletav uue vastuväitena (29. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, T-336/07, EU:T:2012:172, punktid 84 ja 85).

140 Poolte vahel puudub vaidlus selles, et erinevalt vaidlustatud otsusest ei viita vastuväiteteatises kindla mõju kriteeriumile. Tuleb siiski tõdeda, et viidates selles otsuses kindla mõju kriteeriumile, et põhjendada rahvusvahelise avaliku õiguse alusel oma pädevust tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumist saabuvate lennuliinide osas ja karistada selle eest, ei esitanud komisjon hagejatele uusi etteheiteid ega muutnud vastuväiteteatises esialgu esitatud etteheidete sisu.

141 Komisjon märkis juba vastuväiteteatises, et ta kavatses tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumise saabuvatel lennuliinidel. Vastuväiteteatise põhjenduses 129 märkis komisjon, et „rikkumine hõlmas lennulastiteenuseid [liidus]/EMPs ja Šveitsis ning [liidu]/EMP lennujaamade ja kolmandate riikide lennujaamade vahelistel liinidel kogu maailmas mõlemas suunas“. Samuti märkis komisjon vastuväiteteatise põhjenduses 1430, et „kogu konkurentsivastane tegevus, millega on seotud kõik osalejad, kuulub üldisesse eesmärki, nimelt leppida kokku hinnas või vähemalt kõrvaldada teadmatus hindade osas EMP lennulastiturul, kaasa arvatud EMP ja kolmandate riikide lennujaamade vahelistel liinidel“.

142 Komisjon põhjendas ka juba vastuväiteteatise staadiumis oma pädevust tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine saabuvatel liinidel. Selle teatise põhjenduses 1390 märkis komisjon, et ta „oli pädev [ELTL artiklit 101] kohaldama [liidu] lennujaamade ja kolmandate riikide vahelist õhutransporti puudutavatele kokkulepetele, mis võisid mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust“. Selle teatise põhjenduses 1394 lisas komisjon, et ta oli samuti „pädev kohaldama EMP lepingu artiklit 53 [EMP] lennujaamade ja kolmandate riikide vahelist õhutransporti puudutavatele kokkulepetele, mis võivad mõjutada liikmesriikide ja EMP lepingu osalisriikide vahelist kaubandust või EMP lepingu osalisriikide vahelist kaubandust“.

143 Oma vastustes vastuväiteteatisele vaidlesid hagejad sõnaselgelt neile hinnangutele vastu. Niisiis on SAS Cargo poolt vastuväiteteatisele esitatud vastuse punkt 11 ja SAS Consortiumi poolt vastuväiteteatisele esitatud vastuse punkt 6 tervikuna pühendatud selle analüüsimisele, kas komisjonil on pädevus tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine saabuvatel liinidel.

144 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1042–1046 piirdus komisjon sellega, et vastas neile argumentidele vastavalt võimalusele – mis talle on haldusmenetlust arvestades antud – muuta või lisada faktilisi või õiguslikke argumente tema koostatud etteheidete põhjenduseks (vt selle kohta 29. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, T-336/07, EU:T:2012:172, punkt 82).

145 Neil asjaoludel ei oma hagejate kaitseõiguste järgimise hindamisel tähtsust asjaolu, et kindla mõju kriteeriumi üle haldusmenetluses konkreetselt ei vaieldud.

146 Sellest tuleneb, et hagejatel ei ole alust väita, et komisjon rikkus nende kaitseõigusi, kui ta tugines esimest korda alles vaidlustatud otsuses kindla mõju kriteeriumile.

147 Samuti ei ole hagejatel alust väita, et kindla mõju kriteeriumi kohaldamine vaidlustatud otsuse põhjendustes 1045 ja 1046 põhineb asjaoludel, mida komisjon vastuväiteteatises välja ei toonud. Faktilised asjaolud, millel need põhjendused tuginevad, sisalduvad nimelt kõik vastuväiteteatises. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 esitatud põhjendus, mis puudutab vaidlusaluse tegevuse mõju EMP tarbijatele, tugineb kaalutlustele, mis on seotud lennulastiteenuste hinna struktuuriga, ekspediitorite vahendaja rolliga vedajate ja saatjate vahel ning ühe ja vältava rikkumise laadiga (sealhulgas selle kvalifitseerimisega „eesmärgil põhinevaks“ konkurentsipiiranguks), mis sisaldusid juba vastuväiteteatise punktides 7, 104, 1396–1411 ja 1434–1438. Samuti põhineb vaidlustatud otsuse samas põhjenduses esitatud põhjendus, mis puudutab omavahel seotud teenuste mõju konkurentsile, lennulastisektori toimimist puudutavatel kaalutlustel, mis on toodud vastuväiteteatise punktides 7, 9, 102 ja 105. Mis puudutab vaidlusaluse kartellikokkuleppe geograafilist ulatust ning saabuva lennulasti teenuste lisamist ühte ja vältava rikkumise alla, millele on viidatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 1046, siis neid käsitleti vastuväiteteatise punktides 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 ja 1430.

148 Sellest tuleneb, et hagejad ei ole tõendanud, et selles osas on rikutud nende õigust olla ära kuulatud.

2) Kindla mõju kriteeriumi kohaldamine

149 Hagiavalduses vaidlustasid hagejad kindla mõju kriteeriumi kohaldatavuse, väites sisuliselt, et seda ei tunnustata liidu õiguses ja et sellele tugineti tagasiulatuva jõu puudumise põhimõtet rikkudes. Repliigis teatasid nad siiski, et nad loobuvad nendest argumentidest, lähtudes 6. septembri 2017. aasta kohtuotsusest Intel *vs.* komisjon (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Hagejad kinnitavad seevastu, et komisjon tegi vigu kindla mõju kriteeriumi kohaldamisel. Komisjon pööras tõendamiskoormise ümber ja tugines ekslikele kaalutlustele, mis on vastuolus rahvusvahelise avaliku õigusega, kui ta järeldas, et see kriteerium on täidetud.

151 Hagejate sõnul tuleneb 6. septembri 2017. aasta kohtuotsusest Intel *vs.* komisjon (C-413/14 P, EU:C:2017:632, punktid 49–51), et vaidlusalune kokkulepe või tegevus avaldab konkreetset mõju konkurentsile siseturul. See mõju peaks olema vahetu, märkimisväärne, ettenähtav ja tõenäoline.

152 Viidatud juhtumis leidis komisjon ühelt poolt, et lisatasud kanti edasi tootmis- ja turustusahelas ning need mõjutasid tarbijaid EMPs imporditud kaupade hindade tõusu näol. Selline mõju ei ole aga vahetu ega ettenähtav. See mõju ei ole ka põhjendatud, vaid vastupidi puhtalt spekulatiivne. Mis puudutab eelkõige keeldumist vahendustasu maksmast, siis mõjutas see üksnes ekspediitoreid.

153 Komisjon ei ole ka tõendanud süüks pandud tegevuse olulist mõju tarbijatele EMPs. See tegevus puudutas vaid kahte lisatasu, mis moodustasid vaid osa lõpphinnast. Majandusteooria seisukohast ei mõjuta väikese osa hinna kooskõlastamine koguhinna konkureerivat olemust. Lisaks sai selline tegevus, millega hagejad olid kolmandates riikides seotud, üksnes parandada, mitte aga piirata EMPsse imporditud toodete konkurentsivõimet. Selle tegevuse tulemusel vähenesid lisatasud Ameerika Ühendriikides, Hongkongis, Jaapanis ja Tais.

154 Teiselt poolt viitas komisjon konkurentsile avaldatavale mõjule, mida avaldasid omavahel seotud teenused, mida kolmandate riikide vedajad, kes ei teeninda EMPs asuvat lõppsihtkohta, ostavad teistelt vedajatelt. Vaidlustatud otsuses kirjeldas komisjon seda mõju ebaselgelt ja ebapiisavalt. Komisjon ei ole ka oma argumentide põhjendamiseks esitanud tõendeid ning on kaheldav, kas sellised tõendid ongi olemas.

155 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

156 Vaidlustatud otsuses tugines komisjon sisuliselt kolmele iseseisvale põhjendusele asumaks seisukohale, et kindla mõju kriteerium on käesoleval juhul täidetud.

157 Kaks esimest põhjendust on esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045. Nagu komisjon kinnitas vastuses Üldkohtu kirjalikele ja suulistele küsimustele, puudutavad need põhjused saabuva lennulasti teenuste kooskõlastamise mõju eraldi. Esimene põhjendus käsitleb seda, et „õhutranspordi suurenenud kulud EMPsse ja seega imporditud kauba kõrgemad hinnad võivad oma laadi poolest mõjutada tarbijaid EMPs“. Teine põhjendus puudutab saabuva lennulasti teenuste kooskõlastamise mõju „[lennulasti]teenuste pakkumis[ele] muude vedajate poolt EMP sees erinevate sidusplatvormide (*hubs*) vahel EMPs, mida kasutasid kolmandate riikide vedajad, ja nende saadetiste sihtkoha lennujaamade vahel EMPs, mida kolmandate riikide vedajad ei teeninda“.

158 Kolmas põhjendus on esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 1046 ja see puudutab – nagu nähtub komisjoni vastustest Üldkohtu kirjalikele ja suulistele küsimustele – ühe ning vältava rikkumise mõju tervikuna.

159 Üldkohus leiab, et otstarbekas on uurida nii saabuva lennulasti teenuste kooskõlastamise mõju eraldi kui ka ühe ja vältava rikkumise mõju tervikuna, alustades esimesest.

i) Saabuva lennulasti teenuste kooskõlastamise mõju eraldi

160 Kõigepealt tuleb analüüsida, kas esimene põhjendus, millel põhineb komisjoni järeldus, et kindla mõju kriteerium on käesoleval juhul täidetud (edaspidi „kõnealune mõju“), on põhjendatud.

161 Sellega seoses tuleb meenutada, et nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1042, võimaldab kindla mõju kriteerium põhjendada liidu ja EMP konkurentsieeskirjade kohaldamist rahvusvahelise avaliku õiguse seisukohast, kui on ette näha, et vaidlusalune tegevus avaldab

siseturul või EMPs vahetut ning märkimisväärset mõju (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 49; vt selle kohta ka 25. märtsi 1999. aasta kohtuotsus Gencor *vs.* komisjon, T-102/96, EU:T:1999:65, punkt 90).

162 Käesolevas asjas vaidlustavad hagejad kõnealuse mõju asjakohasuse (vt allpool punktid 163–179), selle ootuspärasuse (vt allpool punktid 183–200), selle märkimisväärse laadi (vt allpool punktid 201–216) ja selle vahetu laadi (vt allpool punktid 217–226).

– *Kõnealuse mõju asjakohasus*

163 Kohtupraktikast tuleneb, et asjaolu, et kokkuleppes või kooskõlastatud tegevuses osalev ettevõtja asub kolmandas riigis, ei takista ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldamist, kui selle kokkuleppe või tegevuse mõju avaldub vastavalt siseturul või EMPs (vt selle kohta 25. novembri 1971. aasta kohtuotsus Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, punkt 11).

164 Kindla mõju kriteeriumi kohaldamise eesmärk on nimelt hõlmata tegevust, mida ei ole küll rakendatud EMP territooriumil, kuid mille konkurentsivastane mõju võib avalduda siseturul ja EMPs (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 45).

165 See kriteerium ei nõua, et tuleb tõendada, et vaidlusalusel tegevusel oli mõju siseturul või EMPs. Kohtupraktika kohaselt on vastupidi piisav võtta arvesse tegevuse tõenäolist mõju konkurentsile (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 51).

166 Nimelt peab komisjon kaitsma konkurentsi siseturul või EMPs ohtude eest, mis ähvardavad selle tõhusat toimimist.

167 Kui kõne all on tegevus, mille puhul komisjon leidis – nagu käesolevas asjas –, et see kahjustab konkurentsi siseturul või EMPs, mistõttu seda võis lugeda „eesmärgil põhinevaks“ konkurentsipiiranguks ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 tähenduses, siis ei saa kindla mõju kriteeriumi kohaldamine – nagu hagejad pealegi nõustuvad – ammugi nõuda selle konkreetse mõju tõendamist, mida tuleb näidata, et tegevus kvalifitseerida „tagajärjel põhinevaks“ konkurentsipiiranguks nende sätete tähenduses.

168 Sellega seoses tuleb sarnaselt hagejatega meenutada, et kindla mõju kriteerium sisaldub ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 sõnastuses, mille eesmärk on hõlmata kokkuleppeid ning tegevust, mis piiravad konkurentsi vastavalt siseturul ja EMPs. Nimelt keelavad need sätted ettevõtjate kokkulepped ja tegevuse, mille eesmärk või tagajärg on takistada, piirata või kahjustada konkurentsi vastavalt „siseturu piires“ ja „[EMP lepinguga] hõlmatud territooriumil“ (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 42).

169 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole konkurentsivastane eesmärk ja tagajärg kumulatiivsed, vaid alternatiivsed tingimused hindamaks, kas tegevus kuulub ELTL artiklis 101 ja EMP lepingu artiklis 53 sätestatud keeldude kohaldamisalasse (vt selle kohta 4. juuni 2009. aasta kohtuotsus T-Mobile Netherlands jt, C-8/08, EU:C:2009:343, punkt 28 ning seal viidatud kohtupraktika).

170 Sellest tuleneb – nagu on märkinud ka komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 917 –, et vaidlusaluse tegevuse konkreetsete tagajärgede arvessevõtmine on üleliigne, kuna selle tegevuse konkurentsivastane eesmärk on tõendatud (vt selle kohta 13. juuli 1966. aasta kohtuotsus Consten ja Grundig *vs.* komisjon, 56/64 ja 58/64, EU:C:1966:41, lk 496, ning 6. oktoobri 2009. aasta kohtuotsus GlaxoSmithKline Services jt *vs.* komisjon jt, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P ja C-519/06 P, EU:C:2009:610, punkt 55).

171 Neil asjaoludel tähendaks kindla mõju kriteeriumi tõlgendamine hagejate pakutud viisil – et vaidlusaluse tegevuse mõju tuleb tõendada isegi „eesmärgil põhineva“ konkurentsipiirangu korral – seda, et komisjoni pädevus tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumist ning selle eest karistada sõltuks tingimusest, millel puudub nende sätete tekstis alus.

172 Hagejad ei saa pealegi komisjonile ette heita, et ta ei analüüsinud kõnealust mõju piisavalt.

173 Nimelt leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 sisuliselt, et kuna üks ja vältav rikkumine puudutas saabuvaid liine, suurendas see lisatasude summat ja järelikult saabuva lennulasti teenuste koguhinda ning et ekspediitorid kandsid selle lisakulu edasi EMPs asuvatele saatjatele, kes pidid maksma ostetud kauba eest kõrgemat hinda kui see, mida nad oleks tasunud, kui seda rikkumist ei oleks olnud.

174 Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei saa asuda seisukohale, et see mõju ei ole kindla mõju kriteeriumi kohaldamisel asjakohane, kuna see ei puuduta konkreetselt konkurentsi siseturul.

175 Sellega seoses tuleb esimesena tõdeda, et hagejad ei ole selgitanud, mida nad selle argumendiga silmas peavad.

176 Teisena, isegi kui hagejate argumente tuleb tõlgendada nii, et vaidlusalune tegevus saabuvate liinide osas ei saanud piirata konkurentsi EMPs, kuna see toimus üksnes kolmandates riikides, kus asusid ekspediitorid, kes ostsid saabuva lennulasti teenuseid süüdistatud vedajatelt, siis tuleb märkida, et nad eksivad.

177 Sellega seoses tuleb märkida, et kindla mõju kriteeriumi kohaldamisel tuleb arvesse võtta kõnealuse tegevuse majanduslikku ja õiguslikku konteksti (vt selle kohta 25. novembri 1971. aasta kohtuotsus Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, punkt 13).

178 Käesolevas asjas nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 14, 17 ja 70 ning poolte vastustest Üldkohtu menetlust korraldavatele meetmetele, et vedajad müüvad oma lennulastiteenuseid eranditult või peaaegu eranditult ekspediitoritele. Mis puudutab saabuva lennulasti teenuseid, siis toimub peaaegu kogu müük kõnealuste liinide lähtepunktis väljaspool EMPd, kus need ekspediitorid asuvad. Hagiavaldusest nähtub nimelt, et ajavahemikus 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006 müüsid hagejad EMPs asuvatele klientidele vaid väikse osa oma saabuva lennulasti teenustest.

179 Tuleb siiski märkida, et kui ekspediitorid ostavad neid teenuseid, siis teevad nad seda eelkõige vahendajana, et need konsolideerida teenusepaketti, mille eesmärk on määratluse järgi korraldada kaupade integreeritud transporti EMP territooriumile saatjate nimel. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 70, võivad viimased olla eelkõige transporditava kauba ostjad või omanikud. Seega on vähemalt tõenäoline, et need on asutatud EMPs.

180 Sellest tuleneb, et kui ekspediitorid kannavad oma teenusepakettide hinnas vaidlusalusest kartellist tuleneva võimaliku lisakulu edasi, siis võib üks ja vältav rikkumine osas, milles see puudutab saabuvaid liine, avaldada mõju eelkõige konkurentsile, mis on ekspediitorite vahel saatjatest klientide üle, ja järelikult võib see mõju materialiseeruda siseturul või EMPs.

181 Järelikult see lisakulu, mida saatjad võisid kanda, ja see võimalik tagajärg, et need EMPsse imporditud kaubad võisid kallineda, on vaidlusaluse tegevuse mõju hulgas, millele komisjonil oli õigus tugineda, et kohaldada kindla mõju kriteeriumi.

182 Vastavalt eespool punktis 161 viidatud kohtupraktikale tuleb seega vastata küsimusele, kas see mõju on ootuspärane, oluline ja vahetu.

– *Kõnealuse mõju ootuspärane laad*

183 Ootuspärasuse nõude eesmärk on tagada õiguskindlus, tagades, et asjaomaseid ettevõtjaid ei saa karistada mõju eest, mis nende käitumisest küll tuleneb, kuid mille tekkimist nad ei saanud mõistlikult eeldada (vt selle kohta kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Otis Gesellschaft jt, C-435/18, EU:C:2019:651, punkt 83).

184 Ootuspärasuse nõudele vastab seega mõju, mille tekkimisega peavad vaidlusaluse kartelli osalised üldiste kogemuste põhjal arvestama erinevalt mõjust, mis tekib vaid erandlike asjaolude kokkulangemise tõttu ja põhineb seega ebatüüpilisel sündmuste kulul (vt selle kohta kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Kone jt, C-557/12, EU:C:2014:45, punkt 42).

185 Vaidlustatud otsuse põhjendustest 846, 909, 1199 ja 1208 nähtub, et siinses asjas on tegu keelatud tegevusega, mis seisnes hindade horisontaalses kindlaksmääramises, mis kogemuste põhjal toob kaasa hinnatõusu, lõppedes ressursside ebaotstarbeka jaotumisega eelkõige tarbijate kahjuks (vt selle kohta 11. septembri 2014. aasta kohtuotsus CB *vs.* komisjon, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, punkt 51).

186 Vaidlustatud otsuse põhjendustest 846, 909, 1199 ja 1208 nähtub samuti, et see tegevus puudutas kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja keeldumist vahendustasu maksmast.

187 Käesolevas asjas oli seega süüdistatud vedajatele ette nähtav, et kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu horisontaalne kindlaksmääramine tooks kaasa nende taseme tõusu. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 874, 879 ja 899, võis keeldumine vahendustasusid maksmast sellist tõusu tugevdada. Seda võis nimelt pidada kooskõlastatud keeldumiseks ekspediitoritele lisatasude pealt allahindlusi tegemast ja sellega sooviti võimaldada süüdistatud vedajatel „kontrollida jätkuvalt ebakindlust hinna osas, mida oleks võinud tekitada konkurents vahendustasude üle [ekspediitoritega peetavatel läbirääkimistel]“ (otsuse põhjendus 874), ning seega eemaldada lisatasud konkurentsist (otsuse põhjendus 879).

188 Vaidlustatud otsuse põhjendusest 17 nähtub aga, et lennulastiteenuste hind koosneb tariifidest ja lisatasudest, sh kütuse lisatasust ja ohutuse lisatasust. Välja arvatud juhul, kui leitakse, et kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu tõusu kompenseerib – piisavalt tõenäolise omavahel ühendatud anumate mõju teel – tasude ja muude lisatasude vastav langus, võis selline tõus põhimõtteliselt kaasa tuua saabuva lennulasti teenuste koguhinna tõusu.

189 Hagejad ei ole tõendanud, et omavahel ühendatud anumate mõju oli nii tõenäoline, et selle tagajärjel ei oleks kõnealune mõju ettenähtav.

190 Hagejad piirduvad nimelt ebamäärase viitega „majandusteooriale“ ja viienda väite kolmandas osas viitega ühe eksperdi suulisele avaldusele komisjonis toimunud ärakuulamisel. Esiteks ei ole sellele avaldusele lisatud uuringut, millele see tugineb, ega aluseks olevaid töötlemata andmeid, mis oleksid võimaldanud Üldkohtul hinnata selle usutavust. Teiseks põhineb see avaldus meetodil, mis ei vasta vaidlustatud otsuses määratletud ühe ja vältava rikkumise ulatusele. „Erinevusmeetod“, millel nimetatud avaldus põhineb, võrdleb nimelt hindade muutumist, mida nõutakse lennuliinidel, „mida arutelud võisid mõjutada, ja liinidel, mille kohta on teada, et neid ei mõjutanud ükski arutelu“, mida selles avalduses pealegi kindlaks ei määratud. Seevastu vaidlustatud otsuse põhjenduses 889 leidis komisjon, et kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu on „üldkohaldatavad meetmed, mis ei olnud eriomased ühele lennuliinile“ ja mida „tuli kohaldada kõikidel lennuliinidel terves maailmas, sealhulgas [EMPsse] […] suunduvatel lennuliinidel“. Kolmandaks tuleb märkida, et see avaldus puudutab AFi ja vähemal määral KLMi. Kuid ehkki kõnealuses avalduses järeldatakse, et käesoleval juhul esines omavahel ühendatud anumate mõju, siis oli see nii üksnes seetõttu, et AFi ja KLMi küsitud tariifid olid piisavalt paindlikud ja võisid langeda piisavalt kiiresti, et neutraliseerida igasugune tõus kütuse lisatasus ning ohutuse lisatasus. Vastupidi, hagejad märkisid, et „lennulasti hinnad [olid] enne kindlaks määratud vähemalt kuueks kuuks [ning et] vedajad kompenseerisid suurenenud kütusekulu täiendava maksuga (kütuse lisatasu), mida on võimalik kiiremini kohandada, et kajastada kütuse hinna kõikumisi“.

191 Neid asjaolusid arvestades võisid vaidlusaluse kartelli osalised mõistlikult ette näha, et ühe ja vältava rikkumise tagajärjel tõusis saabuva lennulasti teenuste hind saabuvatel liinidel.

192 Seega on küsimus selles, kas süüdistatud vedajate jaoks oli ootuspärane, et ekspediitorid kannavad sellise lisakulu edasi oma klientidele, st saatjatele.

193 Sellega seoses nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 14 ja 70, et lennulastiteenuste hind on ekspediitorite jaoks üks sisenditest. Tegemist on muutuvkuluga, mille tõusu tagajärjel tõuseb põhimõtteliselt marginaalkulu, millega võrreldes ekspediitorid määravad kindlaks oma hinnad.

194 Hagejad ei esita ühtegi asjaolu, mis tõendaks, et käesoleva juhtumi asjaolud ei olnud soodsad, et ühest ja vältavast rikkumisest tingitud lisakulu saabuvatel liinidel kantaks järgneval turul edasi saatjatele.

195 Neil asjaoludel oli süüdistatud vedajatele mõistlikult ettenähtav, et ekspediitorid kannavad sellise lisakulu edasi saatjatele, tõstes transiiditeenuste hinda.

196 Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 70 ja 1031, hõlmab sellise kauba hind, mille integreeritud vedu ekspediitorid üldiselt saatjate nimel korraldavad, transiiditeenuste hinda ja eelkõige lennulastiteenuste hinda, mis on selle koostisosa.

197 Eeltoodut arvestades võisid süüdistatud vedajad ette näha, et ühe ja vältava rikkumise mõju saabuvate liinide osas võib olla imporditud kauba hinna tõus.

198 Eespool punktis 179 toodud põhjustel võisid süüdistatud vedajad samuti ette näha, et see mõju tekib EMPs, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1045.

199 Kuna kõnealune mõju oli osa asjade loomulikust käigust ja majanduslikust ratsionaalsusest, ei olnud neil pealegi sugugi vaja tegutseda kaupade importimise või järgneva müügi turul, et nad saaks seda ette näha.

200 Seega tuleb järeldada, et komisjon on piisavalt tõendanud, et kõnealune mõju oli nõuetele vastavalt ettenähtav.

– *Kõnealuse mõju olulisus*

201 Vaidlusaluse tegevuse mõju olulisust tuleb hinnata juhtumi kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid arvestades. Nende asjaolude hulka kuuluvad muu hulgas rikkumise kestus, laad ja ulatus. Asjakohased võivad olla ka muud tegurid, nagu tegevuses osalenud ettevõtja suurus (vt selle kohta 9. septembri 2015. aasta kohtuotsus Toshiba *vs.* komisjon, T-104/13, EU:T:2015:610, punkt 159, ning 12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg *vs.* komisjon, T-441/14, EU:T:2018:453, punkt 112).

202 Kui kõnealune mõju toob kaasa kartelli esemeks olevast teenusest tuletatud või seda sisaldava lõppkauba või -teenuse hinna tõusu, võib arvesse tulla ka kartelli esemeks oleva teenuse osa lõppkauba või -teenuse hinnas.

203 Käesolevas asjas tuleb kõiki asjasse puutuvaid asjaolusid arvestades asuda seisukohale, et kõnealune mõju, mis tuleneb EMPsse imporditud kaupade hinna tõusust, on oluline.

204 Nimelt, esimesena nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1146, et ühe ja vältava rikkumise kestus on 21 kuud liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel ja kaheksa kuud EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid. Selle otsuse põhjendustest 1215 ja 1217 nähtub, et osaluse kestus oli sama ka kõigi teiste süüdistatud vedajate puhul, välja arvatud Lufthansa Cargo ja Swiss.

205 Teisena, mis puudutab rikkumise ulatust, siis nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 889, et kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu olid „üldkohaldatavad meetmed, mis ei olnud eriomased ühele liinile“ ja mida „tuli kohaldada kõikidel liinidel terves maailmas, sealhulgas EMPsse suunduvatel […] liinidel“.

206 Kolmandana, mis puudutab rikkumise laadi, siis nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1030, et ühe ja vältava rikkumise eesmärk oli piirata konkurentsi süüdistatud vedajate vahel, eelkõige EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel. Otsuse põhjenduses 1208 järeldas komisjon, et „hinna erinevate elementide, sealhulgas teatavate lisatasude kehtestamine kujutab endast ühte kõige raskemat konkurentsipiirangut“, ning järeldas sellest tulenevalt, et üks ja vältav rikkumine väärib raskusastme koefitsiendi kohaldamist, mis asub 2006. aasta suunistes ette nähtud „astmestiku kõrgemal tasemel“.

207 Täiendavalt, mis puudutab kartelli esemeks oleva teenuse hinna osa kaubas või teenuses, mis on sellest tuletatud või sisaldab seda, siis tuleb märkida, et vastupidi hagejate väidetule moodustasid lisatasud rikkumise perioodil olulise osa lennulastiteenuste koguhinnast.

208 Nii nähtub Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logisticsi (Hongkongi transiidi- ja logistikaühendus) 8. juuli 2005. aasta kirjast Hongkongi Board of Airline Representativesi (lennuettevõtjate esindajate ühendus, edaspidi „BAR“) lennulasti alltoimkonna presidendile, et lisatasud moodustavad „väga olulise osa“ lennuveokirjade koguhinnast, mille ekspediitorid pidid tasuma. Üldkohtule esitatud kirjalikes dokumentides märkisid hagejad samuti, et lisatasud moodustasid 5–30% lennulastiteenuste hinnast. Nagu nähtub hagiavalduse lisas A.109 esitatud

tabelitest ja graafikust, oli see osakaal saavutanud kõige kõrgema taseme ajavahemikul, mille kohta komisjon tuvastas ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumise saabuvate liinide puhul, nimelt 21,7% aastal 2004 ja 29,8% aastal 2005.

209 Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1031, oli lennulastiteenuste hind ise „oluline osa veetud kaupade maksumusest, mis mõjutab nende müüki“.

210 Täiendavalt tuleb veel märkida, et mis puudutab vaidlusaluses tegevuses osalenud ettevõtjate suurust, siis nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1209, et süüdistatud vedajate liidetud turuosa „ülemaailmsel turul“ oli 2005. aastal 34% ning oli „vähemalt sama suur […] lennulastiteenuste puhul, mida […] osutati [EMP – kolmandate riikide vahelistel] liinidel“, mis hõlmavad nii väljuvaid kui ka saabuvaid liine. Lisaks tuli oluline osa hagejate käibest rikkumise perioodil saabuvatelt liinidelt, olles 2005. aastal enam kui 119 000 000 eurot.

211 Hagejad ei esita ühtegi argumenti, mis võiks kahtluse alla seada kavandatava mõju olulisuse.

212 Esiteks lükati hagejate argument, mis tugineb omavahel seotud anumate teooriale, tagasi juba eespool punktides 188 ja 190.

213 Teiseks, mis puudutab hagejate argumenti, et süüdistatud vedajad määrasid Hongkongist, Taist, Jaapanist ja Ameerika Ühendriikidest väljuvatel liinidel kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu kindlaks konkurentsivõimelisest tasemest madalamal tasandil, et parandada, mitte aga piirata EMPsse imporditud toodete konkurentsivõimet, siis tuleb meenutada, et põhimõtteliselt peab isik, kes esitab oma taotluse toetuseks faktilisi asjaolusid, tõendama nende asjaolude tõelevastavust (25. jaanuari 2008. aasta kohtumäärus Provincia di Ascoli Piceno ja Comune di Monte Urano *vs.* Apache Footwear jt, C-464/07 P(I), ei avaldata, EU:C:2008:49, punkt 9; vt selle kohta samuti 6. märtsi 2001. aasta kohtuotsus Connolly *vs.* komisjon, C-274/99 P, EU:C:2001:127, punkt 113).

214 Hagejad ei ole aga esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et süüdistatud vedajad määrasid kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu konkurentsivõimelisest tasemest madalamal tasemel liinidel, mis väljusid Hongkongist, Taist ja Jaapanist. Mis puudutab Ameerika Ühendriikidest väljuvaid liine, siis piirduvad hagejad väitega, et kontaktid, milles nad osalesid, „säilitasid kütuse lisatasu puhul euro ja USA dollari [(USD)] vahelise vahetuskursi 1: 1, mis tõi kaasa 17% suuruse languse, võttes arvesse USA dollari väärtust euro suhtes“. Hagejad ei tõenda siiski kuidagi, et sellest tulenev kütuse lisatasu tase oli konkurentsivõimelisest tasemest madalamal.

215 Seega ei saa asuda seisukohale, et oli tõenäoline, et süüdistatud vedajad määravad Hongkongist, Taist, Jaapanist ja Ameerika Ühendriikidest väljuvatel liinidel kütuse lisatasu ning ohutuse lisatasu kindlaks konkurentsivõimelisest tasemest madalamal, et parandada, mitte aga piirata EMPsse imporditud toodete konkurentsivõimet.

216 Seega tuleb järeldada, et komisjon on piisavalt tõendanud, et kõnealune mõju oli piisavalt oluline.

– *Kõnealuse mõju vahetu laad*

217 Nõue, et vaidlusaluse tegevuse tagajärjed peavad olema vahetud, puudutab põhjuslikku seost kõnealuse tegevuse ja analüüsitud mõju vahel. Selle nõude eesmärk on tagada, et komisjon ei saaks – põhjendamaks oma pädevust ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumisi

tuvastada ning nende eest karistada – tugineda kõigile võimalikele mõjudele ega väga kaugetele mõjudele, mille võib põhjustada see tegevus *conditio sine qua non*'i tähenduses (vt selle kohta kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Kone jt, C-557/12, EU:C:2014:45, punktid 33 ning 34).

218 Vahetut põhjuslikku seost ei saa siiski segi ajada ühe põhjusliku seosega, mille kohaselt tuleb süstemaatiliselt ja täielikult tuvastada põhjusliku seose katkemine, kui kolmas isik on aidanud kaasa asjaomase mõju tekkimisele (vt selle kohta kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Kone jt, C-557/12, EU:C:2014:45, punktid 36 ning 37).

219 Käesoleval juhul võis ekspediitorite tegevus, kelle puhul oli ette näha, et nad kannavad täiesti iseseisvalt saatjatele edasi lisakulu, mida nad pidid tasuma, mõistagi aidata kaasa sellele, et tekib kõnealune mõju. See sekkumine üksi ei katkesta siiski põhjuslikku ahelat vaidlusaluse tegevuse ja kõnealuse mõju vahel ega võta mõjult selle vahetut laadi.

220 Vastupidi, kui see sekkumine ei ole alusetu, vaid tuleneb turu tavapärase toimimise alusel objektiivselt kõnealusest kartellist, ei katkesta see sekkumine põhjuslikku ahelat (vt selle kohta 14. detsembri 2005. aasta kohtuotsus CD Cartondruck *vs.* nõukogu ja komisjon, T-320/00, ei avaldata, EU:T:2005:452, punktid 172–182), vaid jätkab seda (vt selle kohta kohtujurist Kokott'i ettepanek kohtuasjas Kone jt, C-557/12, EU:C:2014:45, punkt 37).

221 Käesolevas asjas ei ole hagejad tõendanud ega isegi väitnud, et lisakulu ootuspärane ülekandmine EMPs asuvatele saatjatele oli alusetu või ei olnud seotud turu tavapärase toimimisega.

222 Sellest järeldub, et kõnealune mõju on nõutavat vahetut laadi.

223 Seda järeldust ei sea kahtluse alla hagejate argument, mille kohaselt selleks, et mõjutada „tarbijaid EMPs", kellele komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 viitab, oleks see lisatasu pidanud läbima „pika vahendajate ahela", sealhulgas saatjad, ekspediitorid ja importijad. See argument lähtub nimelt kahest ekslikust eeldusest.

224 Esimene nendest eeldustest on, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 nimetatud „tarbijad EMPs" on lõpptarbijad, st füüsilised isikud, kes ei tegutse oma kutse- või äritegevusega seotud eesmärkidel. Tarbija mõiste konkurentsiõiguses ei hõlma üksnes lõpptarbijaid, vaid kõiki vaidlusaluse tegevusega seotud toodete või teenuste otseseid või kaudseid kasutajaid (vt selle kohta kohtujurist Mengozzi ettepanek kohtuasjas MasterCard jt *vs.* komisjon, C-382/12 P, EU:C:2014:42, punkt 156).

225 Vaidlustatud otsuse põhjendusest 70, mille sisulist põhjendatust hagejad ei ole tõhusalt vaidlustanud, nähtub, et „saatjad võivad olla tehingute esemeks olevate kaupade ostjad või müüjad või selle kauba omanikud, mida tuleb kiiresti transportida suhteliselt pika vahemaa taha". Komisjon täpsustas oma menetlusdokumentides, et seda kaupa võib importida kas otse tarbimiseks või sisenditena muude toodete valmistamiseks. Mis puudutab saabuva lennulasti teenuseid, siis võivad need saatjad olla asutatud EMPs, nagu komisjon õigesti märgib. Seega tuleb vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 sisalduvat viidet „tarbijatele EMPs" tõlgendada nii, et see hõlmab ka saatjaid.

226 Teine kõnealune eeldus on see, et isegi kui vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 sisalduv viide „tarbijatele EMPs" hõlmab vaid lõpptarbijaid, saavad viimased imporditud kaupa osta ainult pärast „pika vahendajate ahela" sekkumist. Lõpptarbijad võivad aga seda kaupa soetada ka otse saatjalt.

227 Eelnevast järeldub, et kõnealune mõju on ettenähtav, oluline ja vahetu ning et esimene põhjendus, millele komisjon tugines järeldamaks, et kindla mõju kriteerium oli täidetud, on põhjendatud. Seega tuleb tõdeda, et komisjon võis viga tegemata järeldada, et see kriteerium oli täidetud osas, mis puudutab saabuva lennulasti teenustega seotud kooskõlastamist eraldi võetult, ilma et oleks vaja analüüsida vaidlustatud otsuse põhjenduses 1045 esitatud teise põhjenduse sisulist põhjendatust.

ii) Ühe ja vältava rikkumise mõju tervikuna

228 Kõigepealt tuleb meenutada, et vastupidi sellele, mida annavad mõista hagejad repliigis, ei ole keelatud hinnata, kas komisjonil on igal üksikjuhtumil vajalik pädevus, et kohaldada liidu konkurentsiõigust ettevõtja või ettevõtjate tegevuse kui terviku alusel (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 50).

229 Kohtupraktika kohaselt võib ELTL artiklit 101 kohaldada tegevusele ja kokkulepetele, mis täidavad sama konkurentsivastast eesmärki, kui on ette nähtav, et koos vaadelduna on sellel tegevusel ja kokkulepetel siseturul vahetu ning oluline mõju. Nimelt ei saa ettevõtjatel olla lubatud konkurentsiõiguse normide kohaldamisest kõrvale hoida mitme sama eesmärki täitva teo kombineerimisega, millest igaüks eraldivõetuna ei saa sellel turul vahetut ja olulist mõju avaldada, kuid mis saavad sellist mõju avaldada koos (12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg *vs.* komisjon, T-441/14, EU:T:2018:453, punkt 106).

230 Komisjon võib seega rajada oma pädevuse kohaldada ELTL artiklit 101 ühele ja vältavale rikkumisele, nagu see tuvastati vaidlusaluses otsuses, sellele, et rikkumisel on ettenähtav, vahetu ja oluline mõju siseturul (12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg *vs.* komisjon, T-441/14, EU:T:2018:453, punkt 105).

231 Need kaalutlused kehtivad *mutatis mutandis* EMP lepingu artikli 53 kohta.

232 Ent vaidlustatud otsuse põhjenduses 869 kvalifitseeris komisjon vaidlusaluse tegevuse üheks vältavaks rikkumiseks, sealhulgas saabuva lennulasti teenuste osas. Kuna hagejad vaidlustavad selle määratluse üldiselt ja järelduse, et esineb üks konkurentsivastane eesmärk, milleks on takistada konkurentsi EMPs, millele komisjon tugineb, siis analüüsitakse nende argumente seda küsimust puudutava kolmanda väite raames.

233 Nagu nähtub komisjoni vastustest Üldkohtu kirjalikele küsimustele, uuris komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1046 selle rikkumise kui terviku mõju. Nii tuvastas ta muu hulgas, et tema uurimise käigus ilmnes „ülemaailmselt ellu viidud kartell“, mille „[…]kokkulepped moodustasid lahutamatu osa ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 ühest ja vältavast rikkumisest“. Ta lisas, et „[l]isatasude ühetaoline kohaldamine ülemaailmsel tasandil oli [vaidlusaluse] kartelli võtmeelemendiks“. Ent nagu märkis komisjon vastuses Üldkohtu kirjalikele küsimustele, on lisatasude ühetaoline kohaldamine osa tervikstrateegiast, mille eesmärk on neutraliseerida oht, et ekspediitorid saaksid selle kartelli tagajärgedest kõrvale hoida, valides kauba lähtepunktist sihtpunkti toimetamiseks vahepeatustega liine, millele ei kohaldata kooskõlastatud lisatasusid. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 72, on selle põhjuseks see, et „ajategur [lennulasti]veol on vähem tähtis kui reisijateveol“, mistõttu lennulasti „võib vedada suurema arvu vahepeatustega“, ja et vahepeatustega liinid võivad järelikult asendada otseliine.

234 Neil asjaoludel võis komisjon õigustatult väita, et kui tal ei lubataks kohaldada kindla mõju kriteeriumi vaidlusalusele tegevusele tervikuna, siis viiks see ülemaailmse konkurentsivastase tegevuse – mis võib mõjutada turustruktuuri EMPs – kunstliku tükeldamiseni reaks tegevusteks, mis võivad tervikuna või osaliselt liidu pädevusest välja jääda (vt selle kohta 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs*. komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 57). Seega tuleb asuda seisukohale, et komisjon võis vaidlustatud otsuse põhjenduses 1046 analüüsida ühe ja vältava rikkumise kui terviku mõju.

235 Mis puudutab aga kokkuleppeid ja tegevust, millel oli esiteks eesmärk piirata konkurentsi vähemalt liidus, EMPs ja Šveitsis (selle otsuse põhjendus 903), mis teiseks ühendasid lennuettevõtjad ning olulised turuosad (selle otsuse põhjendus 1209) ja millest oluline osa puudutas kolmandaks EMP-siseseid liine enam kui kuue aasta jooksul (vaidlustatud otsuse põhjendus 1146), siis ei ole mingit kahtlust, et oli ettenähtav, et üks ja vältav rikkumine tervikuna avaldab vahetut ning märkimisväärset mõju siseturul või EMPs.

236 Sellest tuleneb, et komisjonil oli samuti õigus vaidlustatud otsuse põhjenduses 1046 asuda seisukohale, et kindla mõju kriteerium oli ühe ja vältava rikkumise kui terviku puhul täidetud.

237 Kuna komisjon on seega piisavalt tõendanud, et oli ootuspärane, et vaidlusalune tegevus avaldab EMPs olulist ja vahetut mõju, tuleb käesolev etteheide ning järelikult käesolev väiteosa tervikuna tagasi lükata, ilma et oleks vaja uurida etteheidet, et rakendamise kriteeriumi kohaldamisel on tehtud vigu.

b) Teise väite teine osa, mis puudutab EMP liine, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid

238 Hagejad väidavad, et EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 11 lõige 2 annab Šveitsi ametiasutustele pädevuse tuvastada konkurentsieeskirjade rikkumist EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, ja nende eest karistada.

239 Vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 tuvastas komisjon EMP lepingu artikli 53 rikkumise EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid. Kuna Šveitsi Konföderatsioon ei ole EMP lepingu osaline, on ta tingimata „kolmas riik“ selle artikli tähenduses. Vaidlustatud otsuse resolutsiooni artikli 1 lõige 3 on seega õigusvastane, kuna selles rikutakse EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 11 lõiget 2.

240 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

241 Tuleb kindlaks teha, kas komisjon tuvastas vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 EMP lepingu artikli 53 rikkumise EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, ning olenevalt olukorrast, kas ta ületas niisiis talle EÜ-Šveitsi õhutranspordilepinguga antud pädevuse piire.

242 Kõigepealt olgu meenutatud, et tõhusa kohtuliku kaitse põhimõte on liidu õiguse üldpõhimõte, mis on väljendatud harta artiklis 47. See põhimõte, mis on liidu õiguse vaste EIÕK artikli 6 lõikele 1, nõuab, et sellise otsuse resolutsioon, millega komisjon tuvastab konkurentsieeskirjade rikkumise, oleks eriti selge ja täpne ning et ettevõtjad, keda peetakse vastutavaks ja kellele on karistus määratud, oleksid võimelised mõistma ja vaidlustama selle vastutuse omistamist ning nende karistuste määramist, nagu need nähtuvad nimetatud resolutsiooni sõnastusest (16. detsembri 2015. aasta kohtuotsus Martinair Holland *vs*. komisjon, T-67/11, EU:T:2015:984, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

243 Nimelt tuleb meelde tuletada, et eelkõige oma otsuse resolutsioonis esitab komisjon nende rikkumiste laadi ja ulatuse, mille eest ta karistab. Mis täpsemalt puudutab selliste rikkumiste ulatust ja laadi, mille eest on määratud karistus, siis on põhimõtteliselt määrava tähtsusega just resolutsioon, mitte aga põhjendused. Vaid juhul, kui resolutsioonis kasutatud sõnastus ei ole selge, tuleb seda tõlgendada otsuse põhjenduste abil (vt 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsus Martinair Holland *vs.* komisjon, T-67/11, EU:T:2015:984, punkt 32 ja seal viidatud kohtupraktika).

244 Vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 sedastas komisjon, et SAS ja SAS Cargo olid „rikkunud EMP lepingu artiklit 53 seoses liinidega lennujaamade, mis asuvad riikides, mis on EMP lepingu osalised, kuid ei ole liikmesriigid, ja kolmandates riikides asuvate lennujaamade vahel“ ajavahemikus alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006. Ta ei lisanud nende liinide hulka otsesõnu EMP liine, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, ega jätnud neid liine ka otsesõnu välja.

245 Seega tuleb kontrollida, kas Šveitsi Konföderatsioon kuulub vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 nimetatud „kolmandate riikide“ alla.

246 Sellega seoses tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse artikli 1 lõige 3 eristab „rii[ke], mis on EMP lepingu osalised, kuid ei ole liikmesriigid“, ja kolmandaid riike. Vaidlust ei ole selles, nagu hagejad märgivad, et Šveitsi Konföderatsioon ei ole EMP lepingu osaline ja on seega selle suhtes kolmas riik.

247 Tuleb siiski märkida, et liidu õiguskorra ühtsuse ja järjepidevuse nõudeid arvestades tuleb eeldada, et ühes aktis kasutatud terminitel on sama tähendus.

248 Vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 2 tuvastas komisjon ELTL artikli 101 rikkumise „liinidel Euroopa Liidu lennujaamade ja väljaspool EMPd asuvate lennujaamade vahel“. See mõiste ei hõlma Šveitsi lennujaamu, ehkki Šveitsi Konföderatsioon ei ole EMP osaline ja tema lennujaamad peaksid seetõttu formaalselt asuma „väljaspool EMPd“ või teisisõnu selle lepingu seisukohast kolmandas riigis. Neid lennujaamu käsitletakse vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 4, milles tuvastatakse EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 rikkumine seoses „Euroopa Liidus asuvate lennujaamade ja Šveitsis asuvate lennujaamade vaheliste liinidega“.

249 Eespool punktis 247 viidatud põhimõtte kohaselt tuleb seega eeldada, et vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 kasutatud mõistel „kolmandates riikides asuvad lennujaamad“ on sama tähendus kui selle artikli lõikes 2 kasutatud mõistel „väljaspool EMPd asuvad lennujaamad“ ning et see välistab niisiis Šveitsis asuvad lennujaamad.

250 Kuna vaidlustatud otsuse resolutsioonis ei ole vähimatki viidet sellele, et komisjon kavatses anda vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 kasutatud mõistele „kolmas riik“ erineva tähenduse, tuleb järeldada, et selle artikli 1 lõikes 3 kasutatud mõiste „kolmas riik“ ei hõlma Šveitsi Konföderatsiooni.

251 Seega ei saa järeldada, et komisjon tunnistas vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 3 hagejad vastutavaks EMP lepingu artikli 53 rikkumise eest EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid.

252 Kuna vaidlustatud otsuse resolutsioon ei tekita kahtlusi, lisab Üldkohus üksnes täiendavalt, et need põhjendused ei lähe vastuollu selle järeldusega.

253 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1146 märkis komisjon, et tema kirjeldatud „konkurentsivastased kokkulepped“ rikkusid ELTL artiklit 101 alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006 „[liidus] asuvate lennujaamade ja väljaspool EMPd asuvate lennujaamade vahelise õhutranspordi osas“. Sellele lisatud joonealuses märkuses (nr 1514) täpsustas komisjon järgmist: „Käesoleva otsuse tähenduses on „väljaspool EMPd asuvad lennujaamad“ need lennujaamad, mis asuvad muudes riikides kui Šveitsi [Konföderatsioon] ja EMP lepingu osalisriigid.“

254 Vaidlust ei ole selles, et kui komisjon kirjeldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 1146 EMP lepingu artikli 53 rikkumise ulatust, ei viidanud ta mõistele „väljaspool EMPd asuvad lennujaamad“, vaid mõistele „kolmandates riikides asuvad lennujaamad“. Sellest ei saa siiski järeldada, et komisjon soovis mõistele „väljaspool EMPd asuvad lennujaamad“ ELTL artikli 101 kohaldamise kontekstis ja mõistele „kolmandates riikides asuvad lennujaamad“ EMP lepingu artikli 53 kohaldamise kontekstis anda erinevat tähendust. Vastupidi, komisjon kasutas neid kahte väljendit vaidlustatud otsuses omavahel asendatavana. Niisiis märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 824, et ta „ei kohalda ELTL artiklit 101 kokkulepetele ja konkurentsivastasele tegevusele, mis puudutasid [liidu] lennujaamade ja kolmandate riikide lennujaamade vahelist õhutransporti, mis leidis aset enne 1. maid 2004“. Samuti viitas komisjon selle otsuse põhjenduses 1222, mis puudutas SAS Consortiumi osalemise lõppemist ühes ja vältavas rikkumises, oma pädevusele nende sätete alusel „[liidu] ja kolmandate riikide vahelistel liinidel ning Islandi, Norra ja Liechtensteini ja väljaspool EMPd asuvate riikide vahelistel liinidel“.

255 Vaidlustatud otsuse põhjendused kinnitavad seega, et mõisted „kolmandates riikides asuvad lennujaamad“ ja „väljaspool EMPd asuvad lennujaamad“ on sama tähendusega. Vastavalt 1514. joonealusele märkusele, mis puudutab määratluse klauslit, tuleb seega järeldada, et mõlemad mõisted välistavad Šveitsis asuvad lennujaamad.

256 Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei räägi vaidlustatud otsuse põhjendused 1194 ja 1241 erineva lahenduse kasuks. Komisjon viitas tõepoolest selle otsuse põhjenduses 1194 „EMP – kolmandate riikide vahelistele liinidele, mis ei ole [liidu] ja Šveitsi vahelised liinid“. Samuti vähendas komisjon selle otsuse põhjenduses 1241 „kolmandate riikidega toimuvate liinide müügiväärtuse kindlaksmääramise raames“ põhisummat 50% võrra „EMP – kolmandate riikide vaheliste liinide puhul, mille hulgast on välja jäetud [liidu]–Šveitsi liinid, mille puhul komisjon tegutseb [EÜ-Šveitsi õhutranspordi]lepingu alusel“. Kuigi võib järeldada, nagu märkisid hagejad, et kui komisjon pidas vajalikuks lisada nendesse põhjendustesse täpsustuse „mis ei ole liidu–Šveitsi liinid“, siis leidis ta, et Šveitsi Konföderatsioon kuulus mõiste „kolmas riik“ alla, kui tegemist oli EMP – kolmandate riikide vaheliste liinidega.

257 Komisjon tunnistas muu hulgas, et ta võttis müügiväärtuse hulka 262 084 euro suuruse summa, mille hagejad said lennulastiteenuste müügist 2005. aastal EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid. Tema sõnul on selle põhjuseks asjaolu, et ta „kahjuks“ ei jätnud seda summat kõrvale hagejate esitatud arvandmetest.

258 Sarnaselt komisjoniga tuleb siiski järeldada, et need asjaolud puudutavad eranditult tulu, mida tuleb arvesse võtta trahvi põhisumma arvutamisel, mitte aga kõnealuse ühe ja vältava rikkumise geograafilise ulatuse kindlaksmääramist, millega on tegu siin.

259 Teine väiteosa ja seega käesolev väide tuleb seega tagasi lükata.

3. Kolmas väide, et on valesti hinnatud tegevust, millega hagejad olid seotud, ja seda, kas see tegevus tõendab hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises või et nad olid rikkumisest teadlikud

260 Käesolev väide tugineb vigadele ja ebatäpsusele tegevuse hindamisel, millega hagejad olid väidetavalt seotud. See väide jaguneb kümneks osaks, millest esimese kohaselt on tehtud vigu ühe ja vältava rikkumise ülemaailmse laadi hindamisel, teise kohaselt on tehtud vigu tegevuse hindamisel, mis oli seotud kahepoolse alliansiga Lufthansaga, kolmanda kohaselt on Star Cargo alliansi raames 1999. aasta detsembris toimunud kirjavahetuse hindamisel tehtud vigu, neljanda kohaselt on tehtud vigu WOW alliansi all toimunud tegevuse hindamisel, viienda kohaselt on tehtud vigu, kui ühe ja vältava rikkumise alla on üritatud lisada mahtude broneerimise kokkuleppeid, kuuenda kohaselt on tehtud vigu kolmandates riikides toimunud kontaktide hindamisel, seitsmenda kohaselt on tehtud vigu, hinnates teiste vedajate spekulatsioone hagejate tegevuse kohta, kaheksanda kohaselt on tehtud vigu, kui ühe ja vältava rikkumise alla on üritatud lisada kohalikke ning erinevaid sündmusi, mis toimusid mõnes riigis, üheksanda kohaselt on tehtud vigu seoses sellega, kui palju olid hagejad teadlikud teiste süüdistatud vedajate tegevusest, ja kümnenda kohaselt on tehtud vigu komisjoni esitatud tõendite kogumi terviklikul hindamisel.

261 Käesolevas asjas peab Üldkohus otstarbekaks analüüsida kõigepealt käesoleva väite esimest kuni neljandat osa, seejärel käesoleva väite kaheksandat osa ning lõpuks käesoleva väite viiendat, kuuendat, seitsmendat, üheksandat ja kümnendat osa.

a) Esimene osa, mille kohaselt ülemaailmse ulatusega ühe ja vältava rikkumise tuvastamisel on tehtud mitu õigusrikkumist

262 Käesolevas osas väidavad hagejad, et komisjon on teinud mitu õigusrikkumist, kui ta tuvastas ülemaailmse ulatusega ühe ja vältava rikkumise. Nad esitavad selle väiteosa põhjendamiseks kolm etteheidet. Need etteheited tulenevad esiteks põhjendamiskohustuse rikkumisest ja vääratest järeldustest ühe ning vältava rikkumise ülemaailmse laadi kohta, teiseks ebaõigetest järeldustest selle kohta, et väljaspool vaidlusaluse kartelli tuumikut või „piiratud rühma“ oli tegu ühe rikkumisega, ning kolmandaks vääratest järeldustest rikkumise vältava laadi kohta.

1) Esimene etteheide, mis tuleneb põhjendamiskohustuse rikkumisest ja vääratest järeldustest ühe ning vältava rikkumise ülemaailmse laadi kohta

263 Hagejad väidavad, et komisjon tegi vea, kui ta järeldas, et vaidlustatud otsuse punktis 4 kirjeldatud tegevuse ulatus on ülemaailmne.

264 Kõigepealt on vaidlustatud otsuse artiklis 1 sisalduv järeldus, et kõnealune tegevus kujutab endast ülemaailmset rikkumist, kokkusobimatu asjaoluga, et komisjon möönis, et teatavad riigid ei ole selle rikkumisega hõlmatud, ning rikub seega ELTL artiklit 296.

265 Järgmiseks, pelk asjaolu, et kütuse ja ohutuse lisatasud on lennulasti valdkonnas hinna tavapärased osad, ei tähenda, et kõnealune tegevus mõjutas neid lisatasusid eranditult kõigis riikides. Komisjon ei saa järeldada tegevusest, mis mõjutab piiratud arvu liine, ülemaailmse kartellikokkuleppe olemasolu, ilma et tal oleks kaudseid tõendeid tegevusest, mis mõjutab kõiki teisi liine. Sellega seoses kritiseerivad hagejad vaidlustatud otsuse põhjenduses 889 tehtud järeldust, mille kohaselt on lisatasud üldkohaldatavad meetmed, mis ei ole eriomased kindlale lennuliinile.

266 Lõpuks, vastupidi sellele, mis tuleneb vaidlustatud otsuse põhjendusest 890, ei tõenda pelk asjaolu, et lennuettevõtjad võisid teiste lennuettevõtjatega sõlmida mahukokkuleppeid, laiendades oma võrku kaugemale liinidest, mida nad ise teenindavad, et nad osalesid ebaseaduslikus tegevuses kõigil liinidel kogu maailmas ja eelkõige paljudes riikides, mis ei ole liikmesriigid.

267 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

268 Käesolevas asjas tuleb kõigepealt märkida, et vastupidi hagejate väidetule ei järeldanud komisjon vaidlustatud otsuse resolutsioonis, et esines ülemaailmne rikkumine. Selle otsuse artikli 1 sissejuhatavas lõigus tehtud viide süüdistatud vedajate tegevuse kooskõlastamisele „[lennulastiteenuste] hinnakujunduse valdkonnas kogu maailmas“ kujutab endast üksnes nende faktide järeldust, mille komisjon sama artikli lõigetes 1–4 määratles kohaldatavate konkurentsinormide rikkumiseks liinidel, mis komisjoni hinnangul kuulusid kõnealusel perioodil tema pädevusse: EMP-sisesed liinid ajavahemikul 7. detsembrist 1999 kuni 14. veebruarini 2006 (lõige 1), liidu – kolmandate riikide vahelised liinid ajavahemikul 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006 (lõige 2), EMP liinid, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid, ajavahemikus 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 (lõige 3) ning liidu–Šveitsi liinid ajavahemikul 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006 (lõige 4).

269 Kuna vaidlustatud otsuse resolutsioon ei tekita kahtlusi, siis lisab Üldkohus üksnes täiendavalt, et vaidlustatud otsuse põhjendused kinnitavad seda järeldust. Neis põhjendustes viidatakse ühelt poolt kohaldatavate konkurentsieeskirjade rikkumisele, mille geograafiline ulatus on piiritletud kindlate liinidega (põhjendused 1146 ja 1187), ja teiselt poolt „ülemaailmsele kartellile“ (põhjendused 74, 112, 832 ja 1300), „ülemaailmsele laadile“ (põhjendus 887) või mida „rakendati üle maailma“ (põhjendus 1046).

270 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1210 on tõesti tehtud erand reeglist, kuna seal viidatakse „rikkumise geograafilisele ulatusele, [mis oli] ülemaailmne“. Tuleb siiski tõdeda, et kontekst, kus see ühekordne viide ülemaailmsele rikkumisele asub, kaldub tõendama, et tegemist on lihtsa näpuveaga, ja seda tuleb lugeda, et „[vaidlusaluse] kartelli geograafiline ulatus oli ülemaailmne“. Sellele viitele järgneb järgmine lause:

„Rikkumise raskusastme kindlaksmääramiseks tähendab see, et [vaidlusalune] kartell hõlmas kogu EMPd ja Šveitsi. See hõlmab […]lastiteenuseid mõlemas suunas liinidel EMPs asuvate lennujaamade vahel, liidus asuvate lennujaamade ja väljaspool EMPd asuvate lennujaamade vahel, liidus asuvate lennujaamade ja Šveitsis asuvate lennujaamade vahel ning EMP lepinguosaliste territooriumil, mis ei ole liikmesriigid, asuvate lennujaamade ja kolmandates riikides asuvate lennujaamade vahel.“

271 Järelikult ei ole vaidlustatud otsuse põhjendustega kaugeltki vastuolus järeldus, et lennulastiteenuste tariife kooskõlastati kogu maailmas, vaid kajastab seisukohta, mida komisjon väljendas kogu vaidlustatud otsuses seoses vaidlusaluse kartelli geograafilise ulatusega.

272 Hagejate argumendid ei võimalda seda järeldust ümber lükata.

273 Ühest küljest, kuna nad ei tugine vaidlustatud otsuse sisule, vaid selle ja vastuväiteteatise vahelistele erinevustele järeldamaks, et teatavad riigid ei kuulu ühe ja vältava rikkumise alla, siis tuleb meenutada, et komisjon ei ole kohustatud selgitama võimalikke erinevusi tema lõplike hinnangute ja vastuväiteteatises sisalduvate esialgsete hinnangute vahel (27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus InnoLux *vs.* komisjon, T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 96). Neil asjaoludel ei saa

komisjoni vaikimist vaidlustatud otsuses selliste erinevuste kohta tõlgendada nii, et ta vaikimisi loobus vaidlusalust kartelli ülemaailmseks lugemast. Mis puudutab asjaolu, et teatavaid riike ei mainitud ei vastuväiteteatises ega vaidlustatud otsuses, siis ei ole see vastuolus vaidlustatud otsuse põhjendustes esitatud järeldusega, et vaidlusalune kartell oli ülemaailmne. Nimelt, kuna komisjon viitas vaidlustatud otsuses vaidlusaluse kartelli ülemaailmsele laadile, võis ta jätta lisamata otsese viite igale asjaomasele riigile, ilma et see kahjustaks otsuse põhjenduste mõistmist.

274 Teisest küljest tuginevad hagejad vaidlustatud otsuse põhjendusele 1375, milles komisjon tuvastas, et leebema kohtlemise menetluses ühe teise süüdistatud vedaja antud ütlustel ei olnud olulist lisaväärtust, kuna need puudutasid Dubais (Araabia Ühendemiraadid) aset leidnud sündmusi, mis ei kuulu käesoleva otsuse kohaldamisalasse.

275 Kõnealused hinnangud on esitatud vaidlustatud otsuse punktis 8.6, mis käsitleb leebema kohtlemise menetluse kohaldamist, ja need on aluseks trahvi põhisumma vähendamise määra kindlaksmääramisel, mida komisjoni sõnul tuli ühe süüdistatud vedaja suhtes kohaldada.

276 Isegi kui eeldada, et neid hinnanguid tuleb mõista sarnaselt hagejatega nii, et need järeldavad, et Dubais aset leidnud ja vastuväiteteatises mainitud tegevus ei kuulu vaidlusaluse kartelli alla, ei ole need iseenesest vastuolus ülemaailmse kartelli tuvastamisega.

277 Nimelt märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 889, et lisatasud olid „üldkohaldatavad meetmed“, mida „tuli kohaldada kõikidel liinidel terves maailmas“, ja et sama kehtis ka keeldumise kohta vahendustasusid maksmast, mis oli samuti „üldine“. Ta täpsustas, et lisatasude rakendamine toimus mitmetasemelise süsteemi raames (kesk- ja kohalikul tasandil), mida kirjeldati vaidlustatud otsuse põhjendustes 107, 1046 ja 1300. Sellistel asjaoludel ei lähe vaidlusaluse kartelli ülemaailmse laadiga vastuollu, kui selle kohaldamisalast jäetakse kõrvale üks kohaliku tasandi tegevus.

278 Eeltoodut arvestades tuleb välistada põhjendamiskohustuse rikkumine, mis tuleneb väidetavatest sisemistest vastuoludest vaidlustatud otsuses.

279 Teisena, mis puudutab lisatasude üldkohaldatavust ja keeldumist vahendustasusid maksmast, siis tuleb märkida, et komisjon mainis vaidlustatud otsuses mitut viidatud tõendit, mille osas hagejad ei ole käesoleva väiteosa raames tõendanud, miks need ei ole piisava tõendusjõuga.

280 Need tõendid, millest mitut on näitena mainitud vaidlustatud otsuse 1323. joonealuses märkuses, kinnitavad aga piisavalt komisjoni järeldust, et lisatasud olid üldkohaldatavad „kõigile liinidele ülemaailmselt“. Niisiis tuleb kütuse lisatasuga seoses eelkõige märkida, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 140 viidatakse Swissi ettevõttesisesele e-kirjale, milles märgitakse, et AF „võtab ülemaailmselt [kütuse lisatasu] 0,10 eurot/0,10 USA dollarit [(USD)]/kg“, et KLM „teeb täpselt sama“ ja et Lufthansa „liigub samas suunas, kuid ei ole seda hetkel veel kinnitanud“. Samuti viidatakse selle otsuse põhjenduses 162 e-kirjavahetusele Lufthansa ja Japan Airlinesi vahel 27. septembrist 2000, milles märgitakse, et Lufthansa Cargo kavatseb kohaldada „ülemaailmselt“ teatava summaga kütuse lisatasu, samas kui selle otsuse põhjenduses 210 viidatakse Martinairi leebema kohtlemise taotlusele, mille kohaselt tal olid mitme vedajaga kontaktid kütuse lisatasu ülemaailmse rakendamise kohta.

281 Samuti viidatakse vaidlustatud otsuse 1323. joonealuses märkuses teadetele kütuse lisatasu või ohutuse lisatasu suurendamise või vähendamise kohta, mis „viitasid nende lisatasude ülemaailmsele kohaldamisele, mis ei olnud piiratud ühe kindla liiniga“.

282 Mis puudutab ohutuse lisatasu, siis tuleb märkida, et komisjon mainis vaidlustatud otsuse põhjenduses 608 ühte e-kirja, milles British Airways selgitas Lufthansale, et ta soovib kehtestada „erakorralise käitlemistasu“ terves maailmas. Samuti viitas komisjon selle otsuse põhjenduses 666 ühe BARi lennulasti alltoimkonna Hongkongis 30. märtsil 2004 toimunud koosoleku protokollile. Sellest protokollist tuleneb, et ohutuse lisatasu Hongkongist väljumistel tugines „ülemaailmsele viiteelemendile“.

283 Mis puudutab keeldumist vahendustasusid maksmast, siis vastab tõele, et komisjon ei viidanud vaidlustatud otsuse 1323. joonealuses märkuses konkreetsetele tõenditele, mis kinnitavad selle üldist kohaldamist „kõigile liinidele terves maailmas“.

284 Ühelt poolt tuleb siiski märkida, et kuna lisatasud olid üldkohaldatavad „kõigile liinidele terves maailmas“, oli tõenäoline, et sama kehtis ka keeldumise suhtes vahendustasusid maksmast. Nimelt järeldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 879, et keeldumine vahendustasusid maksmast ning ühe ja vältava rikkumise ülejäänud kaks osa olid üksteist täiendavad, kuna need „võimaldasid eemaldada lisatasud konkurentsist, mis oli seotud klientidega toimunud läbirääkimistega lisatasude üle (tegelikkuses allahindlused lisatasude pealt)“.

285 Teiselt poolt tuleb rõhutada, et komisjon mainis ka mujal kui vaidlustatud otsuse 1323. joonealuses märkuses tõendeid, mille eesmärk oli kinnitada keeldumist vahendustasusid maksmast „kõigil liinidel terves maailmas“. Näiteks mainis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 679 ettevõttesisesest e-kirja keeldumise kohta vahendustasusid maksmast, milles Swissi lennulasti valdkonna juht käskis oma piirkondlikel direktoritel „osaleda kohalikel BARi koosolekutel iga kord, kui see näib olevat asjakohane“. Samuti mainib komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 683 ettevõttesisest memo, mis saadeti CPA lennulasti müügidirektoritele ja milles on mainitud, et „niipea kui kohalikud tingimused võimaldavad, peaks C[PA] võtma vastu ühise lähenemisviisi ja andma vastuse [lisatasude pealt vahendustasu nõuete] küsimusele“ ning „peaks niisiis jälgima iga sellise vahendustasu nõude või taotluse rahuldamata jätmist, nagu ka iga muud sellega seotud toimingut, mida teie kohalikud [vedajate] ühendused võivad kooskõlastada“.

286 Komisjon esitas lisaks tõendeid näitamaks, et selline kooskõlastamine toimus mitmes riigis terves maailmas, sh Hongkongis (vaidlustatud otsuse põhjendus 503), Šveitsis (selle otsuse põhjendus 692), Itaalias (selle otsuse põhjendused 694–698), Prantsusmaal (selle otsuse põhjendus 699), Hispaanias (selle otsuse põhjendus 700), Indias (selle otsuse põhjendus 701) ja Ameerika Ühendriikides (selle otsuse põhjendus 702).

287 Mis puudutab hagejate väidet, et komisjon lähtub eespool punktis 277 esitatud kinnituse üldise laadi tõttu tõendamata ekstrapoleerimisest, siis põhineb see kohalikel tegevustel, mis olid tingitud kohalikest õigusnormidest. Tuleb aga märkida, nagu ka hagejad möönavad, et komisjon täpsustas vaidlustatud otsuse 1323. joonealuses märkuses, et lisatasude rakendamine toimus mitmetasandilise süsteemi raames ja et lisatasu määr võis varieeruda ning seda arutati eraldi, „võttes arvesse kohalike turgude tingimusi või õigusnorme“. Sellest tuleneb, et vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei kavatsenud komisjon kinnitada, et lisatasu määra kohaldati ühetaoliselt kõikidel liinidel kogu maailmas.

288 Mis puudutab seejärel seda, et kohalike tegevuste ja ulatuslikuma kartelli vahel ei olnud mingeid sidemeid, siis tuleb rõhutada, et hagejad eksivad. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 832 märkis komisjon, et vaidlusalune kartell „tegutses ülemaailmselt“. Komisjon selgitas, et vaidlusalune kartell tugines keerukale ja peamiselt kahepoolsete kontaktide võrgustikule, need kontaktid toimusid maailma eri paigus ning seotud ettevõtjate erinevatel tasemetel (selle otsuse

põhjendused 109 ja 1300). Komisjoni sõnul olid „[k]artellikokkulepped […] paljudel juhtudel korraldatud kesktasandil“ ja rakendatud kohalikul tasandil kohalike töötajate poolt (nimetatud otsuse põhjendus 1046). Komisjoni sõnul oli selle eesmärk võimaldada kohalikel töötajatel kohandada kohalike oludega meetmeid, mis olid üldkohaldatavad „kõikidel liinidel terves maailmas“, nagu lisatasud ja keeldumine vahendustasusid maksmast (nimetatud otsuse põhjendused 876, 889 ja 890 ning 1323. joonealune märkus).

289 Ühest küljest sai kohalik personal peakontorist juhiseid lisatasude rakendamise kohta ja esitas peakontorile aruande (vt põhjendused 171, 226, 233, 284, 381, 584 ning 594). Kohalik personal oli pealegi seotud peakontori tasemel tehtud otsustega. Niisiis mainitakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 237 ettevõttesisest e-kirja, milles Qantase töötaja märkis, et peaaegu kõik Hongkongi vedajad olid andnud teada oma kavatsusest järgneda CPA-le, kuid et Qantas ja mitu süüdistatud vedajat, sh hagejad, olid teatanud, et nad peavad enne küsima juhiseid oma peakontorist. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 295 viidatakse 23. jaanuaril 2003 Singapuris toimunud BARi lennulasti alltoimkonna koosoleku protokollile, milles on märgitud, et „vedajatest liikmed kommenteerisid kütuseindeksi tõusu, kuid nad ei olnud saanud oma peakontorist juhiseid, mille tagajärjel nad [kütuse lisatasu] tõstaks“. Samuti viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 414 CPA juhi Belgias e-kirjale, millest nähtub, et SAC „kinnitas alguses, et ta [tõstab samuti 1. oktoobril 2004 kütuse lisatasu], kuid [et] seejärel tema peakontor meenutas talle, et ta pidi selleks kuupäevaks valima 4. oktoobri [2004]“, mille kohta oli varem aset leidnud mitu kontakti peakontorite tasemel (põhjendused 406, 410 ja 411).

290 Teisest küljest nähtub vaidlustatud otsusest, et kohalikul tasandil toimunud kooskõlastamine järgnes sageli vahetult peakontorite tasandil tehtud teadetele. Näiteks pärast Lufthansa teadet kütuse lisatasu kasutuselevõtu kohta 28. detsembril 1999 (põhjendus 138) käsitleti küsimust Hongkongis 10., 13. ja 19. jaanuaril 2000 (põhjendused 147–149) ning samal kuul Indias (põhjendused 151 ja 152). Sama kehtib ka Lufthansa 17. veebruari 2003. aasta teate kohta (põhjendus 274), millele järgnesid samal päeval kontaktid Kanadas (põhjendus 291) ja Tais (põhjendus 298) ning päev hiljem Singapuris (põhjendus 296). Nii on see ka Lufthansa 21. septembri 2004. aasta teate puhul (põhjendused 409–411), millele järgnesid samal päeval kontaktid Hongkongis (põhjendus 431) ning 23. ja 24. septembril 2004 Šveitsis (põhjendused 426 ja 427).

291 Hagejad vastavad viitega oma argumentidele, mis on esitatud mujal käesoleva väite raames ja millega nad vaidlustavad nende osalemise ühes ning vältavas rikkumises. Sellega seoses on oluline toonitada, et ühe rikkumise olemasolu ja selle ulatuse tuvastamine on eraldiseisev küsimusest, kas vastutus selle rikkumise eest on täielikult või osaliselt omistatav ettevõtjale. Järelikult, kuna hagejad ei ole selgitanud, kuidas tõendamine, et nad ühes rikkumises ei osalenud, viitab ka sellele, et järeldus vaidlusaluse kartelli mitmetasandilise korralduse kohta on ekslik, tuleb viide neile argumentidele tagasi lükata kui tulemusetu.

292 Kolmandana, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 890 tehtud järeldust, et vedajatel on võimalik sõlmida mahukokkuleppeid, siis piisab, kui märkida, et sellel järeldusel ei ole sellist eset, mille hagejad sellele omistavad. Selle põhjenduse sõnastusest ja kontekstist ilmneb, et see ei puuduta erinevate süüdistatud vedajate vastutust ühe ja vältava rikkumise eest, vaid selle rikkumise olemasolu, mida hagejad käesoleva väiteosa raames ei vaidlusta. Nimelt viitab see põhjendus otsesõnu „ühe ja vältava rikkumise olemasolule“. Mis puudutab selle otsuse põhjendusi 112 ja 885–887, siis nendes on märgitud, et komisjon tõendab, et kolmandates

riikides toimunud kontaktid või kontaktid selliste liinide kohta, mida süüdistatud vedajad ei teenindanud ega saanud otse teenindada, olid asjasse puutuvad, et tõendada ühe ja vältava rikkumise või ülemaailmse kartelli olemasolu.

293 Igal juhul tuleb hagejate kriitika tagasi lükata, kuna see tugineb üksnes asjaolule, et teatavad kolmandate riikide konkurentsiasutused ei tuvastanud, et hagejatel oli võimalus sõlmida mahukokkuleppeid liinidel, mis suundusid vastavatesse riikidesse. Nimelt, kui komisjon karistab ettevõtjat õigusvastase tegevuse eest, isegi kui see on alguse saanud rahvusvahelisest kartellist, on tema eesmärk kaitsta konkurentsivabadust siseturul. Liidu tasandil kaitstava õigushüve eripära tõttu võivad komisjoni poolt tema asjakohase pädevuse raames antud hinnangud märgatavalt erineda kolmandate riikide antud hinnangutest (29. juuni 2006. aasta kohtuotsus Showa Denko *vs.* komisjon, C-289/04 P, EU:C:2006:431, punkt 55, ja 2. veebruari 2012. aasta kohtuotsus Dow Chemical *vs.* komisjon, T-77/08, ei avaldata, EU:T:2012:47, punkt 102). Lisaks ei ole olemas ei rahvusvahelise avaliku õiguse põhimõtet ega lepingut, mis paneks komisjonile kohustuse – kui ta liidu konkurentsiõiguse alusel paneb rikkumise süüks – võtta arvesse kolmanda riigi pädevate asutuste hinnanguid konkurentsiõiguse valdkonnas (2. veebruari 2012. aasta kohtuotsus Dow Chemical *vs.* komisjon, T-77/08, ei avaldata, EU:T:2012:47, punkt 102).

294 Eelnevast tuleneb, et käesolev etteheide tuleb tagasi lükata.

2) Teine etteheide, mis on tuletatud vääratest järeldustest seoses ühe rikkumise laadiga

295 Hagejad väidavad, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 872–884 nimetatud kuus tegurit (üks konkurentsivastane eesmärk, üks toode või teenus, asjasse puutuvad ettevõtjad, rikkumise üks laad, paralleelselt arutatud asjaolud ja seotus rikkumise osadega) ei ole piisavad, et tõendada seost vaidlustatud otsuse punktis 4 loetletud kõikide tegevuste vahel väljaspool vaidlusaluse kartelli „tuumikut“ või „piiratud rühma“.

296 Tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib ELTL artikli 101 lõikes 1 esitatud põhimõtte rikkumine seisneda mitte üksnes üksikus teos, vaid ka mitmes teos või koguni vältavas tegevuses, isegi kui nende tegude või vältava tegevuse üks või enam elementi võivad ka iseenesest ja iseseisvalt endast selle sätte rikkumist kujutada. Seega, kui erinevad teod kuuluvad „tervikplaani“ nende identse eesmärgi tõttu, mis kahjustab konkurentsi siseturul, siis on komisjonil õigus nende tegude eest vastutusele võtta rikkumises kui tervikus osalemise eest (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).

297 Ühe rikkumise ja tervikplaani olemasolu hindamisel on määrava tähtsusega asjaolu, et ettevõtjate erinevad tegevused kuuluvad „tervikplaani“ oma identse eesmärgi tõttu, mis moonutab konkurentsi siseturul. Selle hinnangu andmisel võivad siiski asjakohased olla asjaomaste ettevõtjate vähemalt osaline samasus (vt selle kohta 13. septembri 2013. aasta kohtuotsus Total Raffinage Marketing *vs.* komisjon, T-566/08, EU:T:2013:423, punktid 265 ja 266 ning seal viidatud kohtupraktika), samuti sisulised, geograafilised ja ajalised kattumised asjaomaste tegude ning tegevuse vahel.

298 See kehtib eelkõige juhul, kui samad on asjaomased kaubad ja teenused, toimepanemise viis, ettevõtjate nimel tegutsenud füüsilised isikud ja asjasse puutuvate tegude geograafiline kohaldamisala (17. mai 2013. aasta kohtuotsus Trelleborg Industrie ja Trelleborg *vs.* komisjon, T-147/09 ja T-148/09, EU:T:2013:259, punkt 60).

299 Kohtupraktika kohaselt peab neid asjaolusid hindama terviklikult (16. septembri 2013. aasta kohtuotsus Masco jt *vs.* komisjon, T-378/10, EU:T:2013:469, punkt 58).

300 Käesolevas asjas võttis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 872–883 aluseks kuus tegurit, et järeldada, et vaidlusalune tegevus kujutas endast ühte rikkumist. Esiteks on tegemist ühe konkurentsivastase eesmärgiga (põhjendused 872–876), teiseks asjaolu, et need tegevused puudutasid sama teenust (põhjendus 877), kolmandaks on erinevate asjaomaste tegevustega seotud ettevõtjad samad (põhjendus 878), neljandaks rikkumise üks laad (põhjendus 879), viiendaks asjaolu, et arutelud, milles süüdistatud vedajad osalesid, toimusid paralleelselt (põhjendus 880), ja kuuendaks asjaolu, et suurem osa süüdistatud vedajatest osales ühe ning vältava rikkumise kolmes koostisosas (põhjendused 881–883).

301 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 900 lisas komisjon nendele teguritele asjaolu, et samad isikud olid seotud erinevate asjaomaste tegevustega.

302 Esimesena, mis puudutab ühe konkurentsivastase eesmärgi olemasolu, siis nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 872, et süüks arvatud lennulastiettevõtjate eesmärk oli „takistada konkurentsi lennulastisektoris EMPs, kooskõlastades oma tegevust hinnakujunduse valdkonnas seoses lennulastiteenuste osutamisega, kaotades konkurentsi seoses kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu ja [keeldumise vahendustasusid maksmast] kehtestamise, nende suuruse ning ajakavaga“.

303 Käesoleva etteheite raames vaidlustavad hagejad selle hinnangu vaid osaliselt. Nad väidavad, et kolmandates riikides toimunud kontaktide ainus eesmärk oli võimaldada süüdistatud vedajatel järgida kohalikke õigusnorme. Nad väidavad lisaks, et muu tegevus tõi kaasa arutelusid (või tulenes nendest), mis toimusid õiguspäraste koostöökokkulepete raames, nagu kahepoolne allianss Lufthansaga, WOW allianss või Star Cargo allianss.

304 Tuleb märkida, et hagejad ei esita oma vastuväidete põhjendamiseks ühtegi tõendit ning piirduvad põhiliselt üldise viitega oma argumentidele, mis on esitatud mujal käesolevas väites, millega nad vaidlustavad nende osalemise ühes ja vältavas rikkumises. Neid argumente analüüsitakse käesoleva väite teiste osade hindamise raames.

305 Teisena väidavad hagejad, et ei ole olemas kõiki lennulastiteenuseid puudutavat ülemaailmset turgu, vaid on mitu asjaomast turgu.

306 Sellega seoses tuleb märkida, et ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamisel tuleb asjaomane turg kindlaks määrata selleks, et teha kindlaks, kas kokkulepe võib kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust ning kas selle eesmärk või tagajärg on takistada, piirata või moonutada konkurentsi ühisturul. Komisjon on ELTL artikli 101 lõike 1 alusel tehtava otsuse puhul kohustatud piiritlema asjaomase turu vaid siis, kui piiritlemata jätmisel ei ole võimalik otsustada, kas kokkulepe, ettevõtjate ühenduse otsus või kooskõlastatud tegevus võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ning kas selle eesmärk või tagajärg on takistada, piirata või kahjustada konkurentsi siseturul (vt 27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus InnoLux *vs.* komisjon, T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 129 ja seal viidatud kohtupraktika).

307 Käesolevas asjas ei väida hagejad, et oli võimatu kindlaks määrata, kas ühe ja vältava rikkumise eesmärk oli piirata ja kahjustada konkurentsi siseturul ning kas see võis mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust, ilma et enne oleks kindlaks määratud asjaomane turg.

308 Neil asjaoludel ei saa järeldada, et tuli kindlaks määrata asjaomane turg, et määrata kindlaks, kas üks ja vältav rikkumine võis mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust. Seega järeldas komisjon põhjendatult vaidlustatud otsuse põhjenduses 74, et ta ei pidanud seda turgu piiritlema, ning seetõttu ta seda ei teinud.

309 Samuti on komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 877 siiski põhjendatult märkinud, et „kokkulepped puudutasid lennulastiteenuste osutamist ja nende hinnakujundamist“ ning viitasid „ühele tootele/teenusele“.

310 ELTL artikli 101 selliste rikkumiste puhul, nagu siinses asjas käsitletud, on nimelt kartelliga seotud kokkulepped ja tegevused need, mis määravad ära asjaomased turud (vt selle kohta 27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus InnoLux *vs.* komisjon, T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 131 ja seal viidatud kohtupraktika).

311 Kuid nagu märgiti eespool punktides 205 ja 288, järeldas komisjon, et lisatasud olid üldkohaldatavad meetmed, mida võidi kohaldada „kõikidel liinidel kogu maailmas“, ja et keeldumine vahendustasusid maksmast „oli samuti üldist laadi“.

312 Sellest tuleneb, et vaidlusaluse kartelli liikmed määrasid ise kindlaks tooted või teenused, mis olid nende arutelude ja kooskõlastatud tegevuse esemeks, hõlmates oma aruteludesse lennulastiteenused, eristamata neid lähtekoha või päritolukoha järgi, välja arvatud juhul, kui oli vaja teha kohandusi kohalikke tingimusi arvestades (vaidlustatud otsuse 1323. joonealune märkus).

313 Komisjonil oli seega alust määratleda lennulastiteenused – nagu neid on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 14–18 – „üheks teenuseks“.

314 Kolmandana väidavad hagejad, et peale vaidlusaluse kartelli „piiratud rühma“ raames aset leidnud kontakte puudutas enamik vaidlusalusest tegevusest väga erinevaid ettevõtjaid. Nad toovad näiteks Hongkongis aset leidnud ja vaidlustatud otsuses mainitud kontakte, mis hõlmasid umbes 50 ettevõtjat, kellest ainult 14 tunnistati vastutavaks ühe ning vältava rikkumise eest.

315 Selle kohta nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 878 ja põhjendustest 881–883, et komisjon tuvastas, et ühe ning vältava rikkumise eri osades osalenud ettevõtjate vahel oli märkimisväärne kattumine. Ühelt poolt osalesid kõik süüdistatud vedajad kütuse lisatasu puudutavas osas ja teiselt poolt osalesid peaaegu kõik süüdistatud vedajad kahes ülejäänud osas.

316 Hongkongis toimunud kontaktide näide ei lükka seda järeldust ümber, kuna asjaolu, et teatud süüdistatud vedajad neis ei osalenud, ei ole vastuolus sellega, et tuvastati, et nad osalesid ühe ja vältava rikkumise kolmes osas või mitmes neist osadest. Mis puudutab argumenti, et nende kontaktidega seotud vedajate arv – peale süüdistatud vedajate – annab tunnistust vaidlusaluses tegevuses osalejate mitmekesisusest, siis tuleb märkida, et nagu nähtub eespool punktides 297 ja 298 viidatud kohtupraktikast, ei ole erinevate vaidlusaluste tegevustega seotud ettevõtjate samasus vältimatu tingimus, et kvalifitseerida need rikkumised üheks ja vältavaks rikkumiseks, vaid ainult üks kaudne tõend teiste hulgas, mida komisjon peab tervikplaani olemasolu kindlaksmääramisel arvesse võtma (vt 16. septembri 2013. aasta kohtuotsus Masco jt *vs.* komisjon, T-378/10, EU:T:2013:469, punkt 32 ning seal viidatud kohtupraktika). Lisaks tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et selle argumendiga ei ole vastuolus see, et süüdistatud vedajate

kõnealuse tegevuse eesmärk oli vaidlustatud otsuse põhjendustes 107, 1046 ja 1300 kirjeldatud mitmetasandilise süsteemi raames viia kohalikul tasandil ellu peakontorite tasandil vastu võetud otsuseid.

317 Neljandana heidavad hagejad komisjonile sisuliselt ette seda, et ta jättis ühe ja vältava rikkumise laadi osas tähelepanuta kooskõlastamise eripärad, mis osutusid vajalikuks kohaliku õigusliku regulatsiooni kontekstis või õiguspäraste allianside raames. Oma etteheites piirduvad hagejad nende argumentide kordamisega, mille nad juba esitasid, et põhjendada oma kriitikat ühe konkurentsivastase eesmärgi olemasolu kohta. Seega tuleb see etteheide tagasi lükata.

318 Hagejad väidavad veel, et keeldumine vahendustasu maksmast erineb ühe rikkumise muudest osadest selle poolest, et see tekkis vedajate ja ekspediitorite vahelisest avalikust erimeelsusest seoses tüüptingimuste tõlgendamisega erinevalt „[kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu] salajasest kooskõlastamisest väheste vedajate vahel“.

319 Sellega seoses nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 675–702, et lisatasudelt vahendustasu maksmise küsimuses olid vedajatel ja ekspediitoritel erinevad õiguslikud tõlgendused. See erimeelsus puudutas eelkõige teatavate tüüptingimuste tõlgendamist, millega pidi kehtestama vahendustasu maksmise kohustuse. Süüdistatud vedajad ei piirdunud siiski sellega, et koostasid nimetatud küsimuses ühise seisukoha, et seda kooskõlastatult kaitsta ametiasutuste ja teiste kutseorganisatsioonide ees. Vastupidi, süüdistatud vedajad tegid koostööd ja leppisid mitmepoolselt kokku, et nad keelduvad ekspediitoritega vahendustasude üle läbirääkimisi pidamast ja neile vahendustasude osas allahindlusi tegemast. Niisiis viitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 695 ühele 19. mai 2005. aasta e-kirjale, milles Swissi kohalik juht Itaalias märkis, et „kõik [12. mai 2005. aasta koosolekul osalejad olid] kinnitanud [oma] tahet mitte nõustuda hüvitisega kütuse lisatasu/ohutuse lisatasu eest“. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 696 viidatakse ettevõttesisesele e-kirjale 14. juulist 2005, milles CPA märgib, et „kõik [eelmisel päeval toimunud koosolekul osalenud, sh hagejad,] kinnitasid oma kindlat kavatsust mitte nõustuda läbirääkimistega, mis puudutavad“ vahendustasu määramist. Samuti viitas komisjon sama otsuse põhjenduses 700 ettevõttesisesele e-kirjale, milles hageja üks töötaja teavitas oma juhtkonda koosolekust „kõigi [Barcelona] lennujaamas tegutsevate lennuettevõtjate vahel“ ja märkis, et „üldine arvamus oli, et me ei peaks lisakulude eest vahendustasu maksma“.

320 Samuti nähtub vaidlustatud otsusest, et mitu vedajat vahetasid kahepoolselt teavet kinnitamaks vastastikku, et nad ei maksa jätkuvalt vahendustasusid, milles enne oli kokku lepitud. Selle näiteks kirjeldatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 688 ühte 9. veebruari 2006. aasta telefonikõnet, mille käigus Lufthansa küsis AFilt, kas tema seisukoht keeldumise suhtes vahendustasusid maksmast jäi samaks.

321 Seega ei ole keeldumise vahendustasusid maksmast ese seotud hagejate viidatud õiguslikku laadi avaliku vaidlusega. Kuid nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 874 ja 899, tugevdas keeldumine vahendustasu maksmast lisatasude kooskõlastamist. Komisjoni sõnul tuleb seda analüüsida nimelt kui kooskõlastatud keeldumist ekspediitoritele lisatasude pealt allahindlusi tegemast ja kui tegevust, millega sooviti võimaldada süüdistatud vedajatel „kontrollida jätkuvalt ebakindlust hinna osas, mida oleks võinud tekitada konkurents vahendustasude üle [ekspediitoritega peetavatel läbirääkimistel]“ (põhjendus 874), ning seega eemaldada lisatasud konkurentsist (põhjendus 879). Hagejate argument, milles väidetakse, et keeldumine vahendustasusid maksmast on avalik ja kütuse ning ohutuse lisatasude kooskõlastamine salajane, ei ole seega faktiliselt õige.

322 Sellest tuleneb, et tagasi tuleb lükata ka menetlust korraldav meede, mida hagejad taotlesid repliigis ja millega sooviti käesoleva argumendi põhjendamiseks esitada need leebema kohtlemise avaldused, mis olid aluseks väidetava „kitsa tuumiku“ kirjeldusele vaidlustatud otsuses. Selleks, et vastata argumentidele, millega hagejad vaidlustavad selle, kuidas ühe rikkumise laadi vaidlustatud otsuses kirjeldati, ei ole nimelt vaja täiendada Üldkohtu käsutuses olevat teavet (vt eespool punkt 126).

323 Viiendana väidavad hagejad, et neid ei puuduta näited, mille komisjon esitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 880 paralleelselt arutatud rikkumise elementide kohta. See väide puudutab hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises, mitte sellise rikkumise olemasolu. Järelikult ei ole see vastavalt eespool punktis 291 esitatud kaalutlustele käesoleva etteheite raames asjakohane.

324 Kuuendana väidavad hagejad, et süüdistatud vedajate osalemine ühe ja vältava rikkumise ühes või mitmes osas ei tõenda iseenesest, et need on omavahel seotud. Tuleb tõdeda, et see argument on tulemusetu, kuna komisjon ei tuginenud ühe rikkumise olemasolu tuvastamisel ainult sellele asjaolule, vaid eespool punktis 300 mainitud kaudsete tõendite kogumile, mille piisavust hagejad käesoleva etteheite raames kahtluse alla ei seadnud.

325 Eelnevast tuleneb, et käesolev etteheide tuleb tagasi lükata.

3) Kolmas etteheide, mis on tuletatud rikkumise vältava laadi kohta tehtud vääratest järeldustest

326 Hagejad heidavad komisjonile ette, et ta ei ole piisavalt tõendanud rikkumise vältavat laadi. Vaidlusaluse kartelli liikmed osalesid seega vaid eraldiseisvas ja juhuslikus tegevuses, mis on kohaliku või piirkondliku ulatusega.

327 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

328 Tuleb tõdeda, et käesoleva etteheite raames piirduvad hagejad sellega, et kordavad oma argumente vaidlusaluse kartelli geograafilise ulatuse kohta, mida juba uuriti ja mis lükati tagasi käesoleva väiteosa esimese etteheite raames. Lisaks, kuigi vaidlustatud otsuse punktist 4 nähtub, et kontaktid, millele komisjon ühe ja vältavad rikkumise tuvastamisel tugines, leidsid aset kogu rikkumisperioodi jooksul ning aitasid kaasa ühe konkurentsivastase eesmärgi saavutamisele (vt eespool punktid 302–304 ja allpool punktid 439 ja 467), piirduvad hagejad üldise viitega vaidlusaluste kontaktide juhuslikkusele ja isoleeritusele ega ole välja toonud ühtegi perioodi, mille käigus kõnealune üks ja vältav rikkumine oli katkestatud.

329 Järelikult tuleb käesolev etteheide ja seega käesolev väiteosa tervikuna tagasi lükata.

b) Teine väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu Lufthansaga sõlmitud kahepoolse alliansi tegevuse hindamisel

330 Käesoleva väiteosa raames tuginevad hagejad komisjoni 16. jaanuari 1996. aasta otsusele 96/180/EÜ [ELTL] artikli [101] ja EMP lepingu artikli 53 kohaldamise menetluses (IV/35.545 – LH/SAS) (EÜT 1996, L 54, lk 28, edaspidi „1996. aasta erand“). Selle otsusega tehti erand ELTL artikli 101 lõikes 1 sätestatud keelust üldisele kaubanduskokkuleppele, millega Lufthansa ja hagejad leppisid kokku ühises ülemaailmses hinnapoliitikas ning nende lennulastiteenuste võimalikult laiaulatuslikus integreerimises. Hagejad väidavad, et seda erandit arvestades oleks

komisjon pidanud jätma kaudsete tõendite kogumist, mida nende vastu kasutati, kõrvale nende kahepoolsed kontaktid Lufthansaga, mida on mainitud vaidlustatud otsuse põhjendustes 223, 597, 618–620 ja 673.

331 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

332 Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 791 ja 792 ning komisjoni poolt Üldkohtule esitatud dokumentidest, ei kasutatud Lufthansa ja hagejate kahepoolseid kontakte hagejate vastu, et tuvastada nende osalemine ühes ning vältavas rikkumises, osas, kus need olid hõlmatud 1996. aasta erandiga. Nagu nähtub selle erandi põhjendustest 24 ja 28, oli hagejate ja Lufthansa vaheline allianss laia ulatusega, kuna „[pooltel oli] kavatsus luua ülemaailmne integreeritud transpordisüsteem, mis hõlmab […] ühist hinnapoliitikat“, eelkõige lennulastiteenuste puhul. Poolte vahel ei ole ka vaidlust selles, et kahepoolsed kontaktid Lufthansa ja hagejate vahel kütuse lisatasu ning ohutuse lisatasu osas kuulusid erandi saanud alliansi alla.

333 Käesolevale väiteosale vastamiseks tuleb seega analüüsida, kas vaidlustatud otsuse põhjendustes 223, 618 ja 620 viidatud kontaktid aitavad – nagu nähtub vaidlustatud otsuse 1251. ja 1258. joonealusest märkusest – tõendada sellise tegevuse olemasolu, mis ületab 1996. aasta erandi kohaldamisala, kirjeldades hagejate osalemist WOW alliansi mitmepoolses kooskõlastamises või põhjenduses 673 mainitud konkurentsivastastes kontaktides muude konkurentide kui Lufthansaga. Seevastu osas, milles komisjon ei tugine – tõendamaks hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises – ei vaidlustatud otsuse põhjenduses 597 viidatud 2. oktoobri 2001. aasta kontaktile ega vaidlustatud otsuse põhjenduses 619 mainitud 13. jaanuari 2003. aasta kontaktile, tuleb nende sellekohased argumendid tulemusetuse tõttu tagasi lükata ning piirduda analüüsis vaidlustatud otsuse põhjendustes 223, 618, 620 ja 673 viidatud kontaktidega.

334 Esimesena viitab vaidlustatud otsuse põhjendus 223 Lufthansa ettevõttesisesele e-kirjavahetusele 3. ja 11. aprillist 2002. Selles kirjavahetuses viitab Lufthansa ühelt poolt SACi seisukohale, kes on kütuse lisatasu taaskehtestamise vastu, ja teiselt poolt hagejate suhteliselt koostööaltile suhtumisele. Komisjon leiab vaidlustatud otsuse põhjenduses 791, et see asjaolu toetab tõdemust, et hagejad osalesid WOW alliansi siseselt kütuse lisatasu kooskõlastamises.

335 Sellega seoses tuleb sarnaselt hagejatele tõdeda, et kõnealusest e-kirjavahetusest ei nähtu, et nad olid SACiga kontaktis kütuse lisatasu teemal. Lisaks ei saa järeldada, nagu teeb komisjon oma vastuses Üldkohtu kirjalikele küsimustele, et kui Lufthansa võrdles hagejate ja SACi koostööd, olgugi et mõlemad olid WOW alliansi liikmed, viitas ta tingimata hagejate koostööle pigem nimetatud alliansi raames, mitte aga 1996. aasta erandit puudutava alliansi raames.

336 Vastupidi sellele, mida näib väitvat ka komisjon oma vastuses Üldkohtu kirjalikele küsimustele, ei saa suure hulga vedajate, sealhulgas hagejate ja Lufthansa otsus kütuse lisatasu 2002. aasta aprillis taaskehtestada (vaidlustatud otsuse põhjendused 209 ja 210) viia erineva tõlgenduseni e-kirjavahetuse kohta kui see, mis on esitatud eespool punktis 335. Ühest küljest ei ole hagejad nende vedajate hulgas, keda on mainitud vaidlustatud otsuse põhjendustes 209 ja 210 kui neid, kes võtsid osa kütuse lisatasu puudutavast arutelust ja eelkõige selle taaskehtestamisest 2002. aasta alguses. Teisest küljest ei saa asjaolust, et hagejad olid samuti taaskehtestanud kütuse lisatasu 2002. aasta aprillis, järeldada, et neil olid vahetult eelnevad kontaktid Lufthansaga, mis väljusid 1996. aasta erandi raamest, eelkõige SACiga WOW alliansi raames. Lisaks tuleb märkida, et komisjon ei tugine vaidlustatud otsuses põhjendustes 209 ja 210 esitatud tõenditele, et näidata hagejate osalemist ühes ning vältavas rikkumises.

337 Eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 223 korratud asjaoludega ei püüta tõendada, et hagejad osalesid kütuse lisatasu puudutavas kooskõlastamises WOW alliansis, vaid need kinnitavad üksnes kontakte hagejate ja Lufthansa vahel kütuse lisatasu teemal. Arvestades nende kontaktide laadi ja 1996. aasta erandi kohaldamist asjaolude toimumise ajal, tuleb asuda seisukohale, et nendel tõenditel puudub igasugune tõenduslik väärtus.

338 Teisena on vaidlustatud otsuse põhjendustes 618 ja 620 viidatud mitmele Lufthansa ettevõttesisesele e-kirjale, mis saadeti 2002. aasta novembri lõpust kuni 2003. aasta märtsi alguseni ja mis puudutavad Hongkongi suhtes kohaldatavat ohutuse lisatasu taset. Komisjon leiab vaidlustatud otsuse põhjenduses 792, et need asjaolud aitavad tõendada, et hagejad kooskõlastasid ohutuse lisatasu taset WOW alliansi liikmetega. Hagejad vaidlevad vastu komisjoni hinnangutele kahe e-kirja kohta, mis saadeti 5. detsembril 2002 ja 5. märtsil 2003.

339 Esimese e-kirja saatis 5. detsembril 2002 Lufthansa vastutav töötaja Hongkongis ja selles on märgitud, et BARi lennulasti alltoimkonna hiljutisel koosolekul märkis enamik vedajaid, et nad järgnevad CPA-le ja ühinevad taotlusega saada luba ohutuse lisatasu taset vähendada. See vastutav töötaja palub seejärel oma suhtluspartneril „rääkida oma kolleegidega, eelkõige [hagejate], [AFi] ja [Japan Airlinesi] juures, et arutada, kas nad muudaks oma seisukohta ja järgiks [Lufthansa] eeskuju ega langetaks [ohutuse lisatasu]“ ning „veenaks [SACi] ja [KLMi], kuna need kaks [vedajat] ei olnud veel otsustanud, kas nad muudavad oma ohutuse lisatasu või mitte“, soovitades teha seda „WOW [alliansi] koosoleku raames järgmisel nädalal“ (vt põhjendus 618).

340 Sellest e-kirjast nähtub, et hagejad osalesid kõnealusel BARi lennulasti alltoimkonna koosolekul ja andsid seal teistele vedajatele teada oma seisukoha ohutuse lisatasu taseme kohandamise ettepaneku kohta, mida nad Üldkohtus muuseas ei vaidlusta. Seega aitab see tõend näidata, et hagejad olid BARi lennulasti alltoimkonna raames seotud kooskõlastamisega, mis puudutas ohutuse lisatasu taseme kindlaksmääramist Hongkongis teiste vedajatega kui Lufthansa. Selles kontekstis tuleb samas e-kirjas esitatud Lufthansa ettepanekut käsitleda Hongkongi ohutuse lisatasu taseme küsimust järgmisel WOW alliansi koosolekul mõista selle selgest sõnastusest kaugemale minnes nii, et arvestatakse mitmepoolseid kontakte selle küsimuse teemal, mis leidsid aset samal ajavahemikul ja milles osalesid nii Lufthansa kui ka hagejad. Sellest järeldub, et komisjon ei eksinud, kui ta vaidlustatud otsuse põhjenduses 792 märkis, et nimetatud e-kiri toetab järeldust, et WOW alliansi liikmete vahel toimus kooskõlastamine ohutuse lisatasu taseme kohta.

341 Hagejad vastavad küll õigesti, et puuduvad tõendid selle kohta, et WOW alliansi koosolek selles küsimuses tegelikult toimus või et Lufthansa oleks saatnud nimetatud alliansi teistele liikmetele ettepaneku selle kohta. See ei saa siiski takistada komisjoni tuginemast kõnealusele e-kirjale kui süüstavale tõendile laiema tõendite kogumi raames. Nimelt asjaolu, et Lufthansa kavatses seda teemat käsitleda WOW alliansi koosolekul, on iseenesest kaudne tõend, et ohutuse lisatasu taseme küsimust käsitleti selle alliansi liikmete vahel (vt selle kohta 29. juuni 2012. aasta kohtuotsus GDF Suez *vs.* Commission, T-370/09, EU:T:2012:333, punkt 226).

342 Teise e-kirja saatis Lufthansa Hongkongi vastutav töötaja 5. märtsil 2003, teavitades oma suhtluspartnerit Lufthansas sellest, et „tema pingutused seoses ohutuse lisatasuga WOW [alliansi] partnerite juures“ olid viljakad, viidates viimasele teabele, mis oli selle kohta saadud hagejatelt ja SACilt (vaidlustatud otsuse põhjendus 620). See vastutav isik täpsustab, et hagejad olid saanud Hongkongi ametiasutuste nõusoleku ja et ohutuse lisatasu hakatakse kohaldama alates 14. märtsist 2003.

343 Sellest tõendist nähtub, et Lufthansa võttis ühendust SACi ja hagejatega Hongkongi suhtes kohaldatava ohutuse lisatasu teemal ning et Lufthansa arvates paigutusid need kontaktid WOW alliansi raamesse.

344 Tuleb küll märkida, et selle kontakti konkreetseid üksikasju ei ole täpsustatud, eelkõige seda, kas see oli mitmepoolne või mitte. Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb siiski, et kuigi komisjon peab esitama rikkumise olemasolu tõendamiseks täpseid ja üksteist toetavaid tõendeid, ei pea iga komisjoni esitatud tõend ilmtingimata vastama neile tingimustele rikkumise iga elemendi osas. Sellest järeldub, et ehkki kõnealune e-kiri ei tõenda iseenesest, et hagejad olid WOW alliansi raames mitmepoolses suhtluses SACi ja Lufthansaga, tuleb siiski käesoleva väite kümnenda osa juures hinnata – kooskõlas väljakujunenud kohtupraktikaga (vt 1. juuli 2010. aasta kohtuotsus Knauf Gips *vs.* komisjon, C-407/08 P, EU:C:2010:389, punkt 47 ja seal viidatud kohtupraktika) –, kas koos teiste tõenditega võib see e-kiri olla osaks kaudsete tõendite kogumist, mis võimaldas komisjonil sellise järelduse teha.

345 Kolmandana viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 673 ühe Lufthansa Tokyo büroo töötaja ettevõttesisesele e-kirjale 30. oktoobrist 2001, milles ta kahetseb, et Lufthansa „jättis kasutamata võimaluse“ ega teinud algatust esitada Jaapani ametiasutustele aegsasti taotlus ohutuse lisatasu kohta, mis tõi kaasa „välismaiste vedajate alliansi [nõrgenemise] [ja ohutuse lisatasu kehtestamise] 0,10–0,15 eurole [kilogrammilt]“ ning selle, et samal ajal esitasid „Euroopa raskekaallased“, st AF, KLM, British Airways ja hagejad, taotluse küsida 500–600 Jaapani jeeni (JPY) iga veokirja pealt. Edasi on selles põhjenduses märgitud, et e-kirja adressaat andis selle kirja ettevõttesiseselt üle, märkides, et ta toetab jätkuvalt seda, et Lufthansa esitab taotluse ohutuse lisatasu kohta 0,15 eurot kilogrammilt, ning et oli „kindel, et teised Euroopa vedajad tulevad sellega kaasa, kui teatame, et teeme selle algatuse“.

346 Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei piirduta neis asjaoludes sellega, et tuuakse esile teiste vedajate taotlused Jaapani ametiasutustele ja Lufthansa soov jätta kõrvale ohutuse lisatasu summa, mida muu hulgas hagejad nõudsid. Esimene e-kiri viitab seega „välismaiste vedajate“ kooskõlastamise katsele, et jõuda ohutuse lisatasu teatava summani, ja seob kaudselt selle läbikukkumise ning asjaolu, et mitu Euroopa vedajat, sh hagejad, esitasid taotluse ohutuse lisatasu erineva summa kohta. Teisest e-kirjast nähtub Lufthansa kavatsus teatada nendele Euroopa vedajatele, et ta kavatseb teha algatuse ja esitada taotluse, mis vastab kooskõlastamise algsele eesmärgile. Järelikult aitavad vaidlustatud otsuse põhjenduses 673 välja toodud asjaolud tuvastada konkurentsivastaste kontaktide olemasolu hagejate ja muude vedajate vahel kui Lufthansa.

347 Eeltoodut arvestades tuleb ühelt poolt järeldada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 223 esitatud asjaoludega soovitakse üksnes tõendada kontakte hagejate ja Lufthansa vahel kütuse lisatasu teemal, mistõttu tuleb nendel põhjustel, mis on esitatud eespool punktis 337, jätta need välja tõendite kogumist, mille hagejad käesoleva väite kümnendas osas tervikuna on vaidlustanud. Teiselt poolt, kuna selle otsuse põhjenduses 620 viidatud e-kiri üksi ei tõenda, et hagejad osalesid WOW alliansi raames mitmepoolsetes kontaktides SACi ja Lufthansaga, siis tuleb vastavalt eespool punktis 344 viidatud kohtupraktikale käesoleva väite kümnenda osa raames analüüsida, kas koos teiste tõenditega, mille hulgas on nimetatud otsuse põhjendustes 618 ja 673 kirjeldatud tõendid, võib selle siiski lisada kaudsete tõendite kogumisse, mis võimaldas komisjonil tuvastada, et hagejad osalesid ühes ja vältavas rikkumises.

c) Kolmas väiteosa, mis puudutab vigu Star Cargo alliansi raames 1999. aasta detsembris vahetatud e-kirjade hindamisel

348 Hagejad väidavad, et komisjon on ekslikult lisanud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetuse Star Cargo alliansi vedajate ehk hagejate, Lufthansa, veel kolm vedajat ning Air Canada vahel kaudsete tõendite kogumisse, mis pidi tõendama, et nad osalesid ühes ja vältavas rikkumises või olid sellest teadlikud.

349 Esiteks väidavad hagejad, et kontakt, millele tuginetakse selleks, et tuvastada nende osalemise algus ühes ja vältavas rikkumises, peab tingimata iseenesest tõendama rikkumise olemasolu ning et komisjon on vaidlustatud otsuse põhjenduses 921 vääralt järeldanud, et kõnealust kirjavahetust tuleb hinnata kaudsete tõendite kogumi igakülgse hindamise raames.

350 Teiseks märgivad nad, et kõnealune kirjavahetus oli hõlmatud 1996. aasta erandiga, kuna üks ja vältav rikkumine puudutab selle perioodi osas vaid EMP-siseseid lennuliine ning kuna nemad ja Lufthansa olid ainsad lennuettevõtjad selle alliansi liikmete hulgas, kes neid liine teenindasid. Pealegi on hagejate sõnul see kirjavahetus põhjendatud ka Star Cargo alliansiga ning sellele kohaldatakse igal juhul nõukogu 14. detsembri 1987. aasta määruses (EMÜ) nr 3975/87 konkurentsieeskirjade rakendamiskorra kehtestamise kohta õhutranspordi ettevõtjate suhtes (EÜT 1987, L 374, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 262) ette nähtud grupierandit.

351 Kolmandaks väidavad nad, et sellel kirjavahetusel ei ole objektiivset seost ühe ja vältava rikkumisega. See on nii, võttes arvesse nende kontaktide konteksti, mida iseloomustab IATA resolutsioon kütuse lisatasu mehhanismi loomise kohta, kõnealuse teabevahetuse isoleeritust alliansi raames, millest veidi aega hiljem loobuti, ja asjaolu, et nemad olid koos Lufthansaga ainsad selles kirjavahetuses osalenud vedajad, kelle suhtes sellele kirjavahetusele tugineti vaidlustatud otsuses. Hagejad lisavad, et SAS Cargo töötaja, kes selles kirjavahetuses osales, ei võtnud osa ühestki teisest vaidlusalusest kontaktist. Nad toonitavad lõpuks, et kõnealune kirjavahetus näitab kõige enam vaid ühe vedajaga sõlmitud kokkulepet, mille eesmärk oli kütuse lisatasu mitte kehtestada ja mida nad pealegi ei täitnud, kuna nad järgisid Lufthansa seisukohta, millest neile teatati hiljem.

352 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

353 Kõigepealt tuleb tõdeda, et käesoleva väiteosa raames ei vaidlusta hagejad üksnes kõnealuse e-kirjavahetuse tõenduslikku väärtust. Nimelt üritavad nad seada laiemalt kahtluse alla kuupäeva, mille komisjon luges vaidlustatud otsuse põhjenduses 1148 ühes ja vältavas rikkumises osalemise alguseks ning mis langeb kokku selle e-kirjavahetuse alguse kuupäevaga, milleks käesoleval juhul on 13. detsember 1999.

354 Sellega seoses tuleb meenutada, et nagu nähtub eespool punktist 344, tuleb ELTL artikli 101 lõike 1 rikkumise tuvastamiseks komisjonil esitada usutavaid, täpseid ja üksteisega kooskõlas olevaid tõendeid. Iga tema tõend ei pruugi siiski vastata neile tingimustele rikkumise kõigi tunnuste osas. Piisab, kui kaudsete tõendite kogum, millele see institutsioon tugineb, vastab tervikuna vaadatuna sellele nõudele (1. juuli 2010. aasta kohtuotsus Knauf Gips *vs.* komisjon, C-407/08 P, EU:C:2010:389, punkt 47). Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, kohaldatakse neid põhimõtteid ka siis, kui määratakse kindlaks, millal algas nende osalemine ühes ja vältavas rikkumises (vt selle kohta 21. mai 2014. aasta kohtuotsus Toshiba *vs.* komisjon, T-519/09, ei

avaldata, EU:T:2014:263, punktid 175–179, ning 12. detsembri 2014. aasta kohtuotsus Hansen & Rosenthal ja H&R Wax Company Vertrieb *vs.* komisjon, T-544/08, ei avaldata, EU:T:2014:1075, punktid 166–179).

355 Käesolevas asjas algas vaidlustatud otsuse põhjenduses 135 viidatud kirjavahetus hagejate e-kirjaga Lufthansale, veel kolmele vedajale ja Air Canadale. Selles e-kirjas väljendasid hagejad küll oma kahtlusi, kuid küsisid teistelt ettevõtjatelt nende kavatsuste kohta kütuse lisatasu kehtestada, kuna kütuse hind ületas nn käivituskünnise, mille IATA oli kehtestanud resolutsiooni projektis, mis puudutas kütuse lisatasu kehtestamist. Üks vedaja vastas, et ta on nõus hagejatega, Lufthansa omakorda märkis järgmist:

„ka meil on kõhklused, kas teha seekord algatus. Kui mõned meie suurtest konkurentidest otsustavad seda teha, läheme sellega kaasa, kuid erinevalt ja vähem tsentraliseeritud viisil.“

356 Sellest kirjavahetusest nähtub, et hagejad näitasid üles initsiatiivi võtta mitmepoolselt ühendust mitme vedajaga, et uurida nende kavatsuste kohta kehtestada kütuse lisatasu või mitte. Sellest nähtub ka, et kõnealuse vedaja ja Lufthansa vastused teavitasid hagejaid ning teisi adressaate nende kavatsustest kütuse lisatasu kehtestamisega seoses. Hagejad ei vaidle vastu ka sellele, et nagu nähtub vaidlustatud otsusest, toimus see kontakt asjaomaste vedajate peakontori tasandil.

357 Samuti tuleb rõhutada, et kahe kuu jooksul pärast esimest kontakti leidis Soomes, Šveitsis ja Singapuris aset mitu muud kontakti, millega olid seotud hagejad nii peakontori kui ka kohalikul tasandil ja mis annavad tunnistust soovist kütuse lisatasu mitmepoolselt kooskõlastada. Neid kontakte on käsitletud vaidlustatud otsuse põhjendustes 144–146 ja need on tõendatud tõenditega, mille tõenduslikku väärtust ei saa eitada (vt allpool punktid 438–467, 567–594 ja 602–606). Need kontaktid hõlmasid nii süüdistatud vedajaid, kes olid erinevad 13. ja 14. detsembri 1999. aasta kirjavahetuse osalistest, kui ka Lufthansat (vaidlustatud otsuse põhjendused 145 ja 146) ning Air Canadat (vaidlustatud otsuse põhjendus 145).

358 Sellest tuleneb, et komisjon ei teinud viga, järeldades, et kõnealune e-kirjavahetus aitas tuvastada hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises, ning lugedes seetõttu 13. detsembrit 1999 nende osalemise alguskuupäevaks.

359 Ükski hagejate argumentidest ei lükka seda hinnangut ümber.

360 Esiteks ei sea hagejate viidatud ja eespool punktis 351 meenutatud faktiline kontekst kahtluse alla kõnealuse e-kirjavahetuse raames toimunud kontaktide laadi ega eesmärki, mis annab tunnistust kirjavahetuse poolte tahtest kooskõlastada peakontori tasemel kütuse lisatasu kehtestamist. Täpsemalt, mis puudutab asjaolu, et hagejate töötaja, kes oli seotud asjasse puutuva kirjavahetusega, ei osalenud muudes konkurentsivastastes kontaktides, siis tuleb märkida, et erinevate vaidlusaluste tegevustega seotud füüsiliste isikute samasus ei ole ühe ja vältava rikkumise tuvastamiseks vajalik.

361 Lisaks nähtub eespool punktis 357 meelde tuletatud asjaoludest, et peaaegu samal ajal kõnealuse e-kirjavahetusega olid hagejad seotud rea sama eesmärgiga kontaktidega teiste vedajatega ning Air Canada ja Lufthansaga, kes samuti osalesid selles e-kirjavahetuses. Neil asjaoludel ja vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei ole tõenäoline, et see e-kirjavahetus väljendas kooskõlastamise soovi Star Cargo alliansi piirides.

362 Lisaks, mis puudutab IATA resolutsiooni eelnõud, siis möönavad hagejad, et see ei olnud kõnealuse e-kirjavahetuse ajal kohaldatav. Järelikult ei oma tähtsust pädevate asutuste keeldumine – olgugi et hiljem – seda heaks kiitmast.

363 Lõpuks, mis puudutab seda, et kõnealuse e-kirjavahetusega rakendatud kooskõlastamine ei omanud väidetavalt mõju hagejate tegevusele, siis tuleb märkida, et asjaolu, et mingi tegevus ei avaldanud asjaomase ettevõtja käitumisele tegelikku mõju, ei takista iseenesest järeldamast, et see tegevus on osa ühest ja vältavast rikkumisest. Lisaks tuleb meelde tuletada, et tundliku teabe avaldamine – nagu see, mida käsitleti vaidlustatud otsuse põhjendustes 144 ja 584 – kõrvaldab ebakindluse konkurendi tulevase käitumise osas ning mõjutab niisiis otseselt või kaudselt selle teabe adressaadi strateegiat (vt selle kohta 24. märtsi 2011. aasta kohtuotsus Comap *vs.* komisjon, T-377/06, EU:T:2011:108, punkt 70 ja seal viidatud kohtupraktika). Ühtlasi tuleb märkida, et kui ettevõtja saab sellist teavet, teatamata avalikult, et ta ei loe end kõnealuse algatusega seotuks, või teatamata sellest haldusasutustele, julgustab ta rikkumise jätkamist ja muudab raskeks selle avastamise (17. mai 2013. aasta kohtuotsus Trelleborg Industrie ja Trelleborg *vs.* komisjon, T-147/09 ja T-148/09, EU:T:2013:259, punkt 68).

364 Teiseks ei laiene kõnealusele e-kirjavahetusele ei 1996. aasta erand ega määruses nr 3975/87 ette nähtud grupierand.

365 Kõigepealt tuleb meenutada, et arvestades ELTL artikli 101 lõikes 1 sätestatud kartellide keelu üldpõhimõtet, ei saa selliseid erandeid kehtestavaid sätteid nagu need, mis sisalduvad 1996. aasta erandis või määruses nr 3975/87, tõlgendada laiendavalt ning neid ei saa tõlgendada nii, et neid sisaldavate aktide mõju ulatuks kaugemale sellest, mis on vajalik nendega tagatavate huvide kaitseks (vt selle kohta 22. aprilli 1993. aasta kohtuotsus Peugeot *vs.* komisjon, T-9/92, EU:T:1993:38, punkt 37).

366 Mis puudutab kõigepealt 1996. aasta erandi kohaldamist, siis tuleb märkida, et hagejad ei ole selgitanud, kuidas kuulus katse kooskõlastada kütuse lisatasu kuue vedaja vahel, mida tõendab kõnealune e-kirjavahetus, 1996. aasta erandi esemeks oleva alliansi raamesse ja selle eesmärgi alla luua hagejate ning Lufthansa vahel ülemaailmselt integreeritud transpordisüsteem (vt eespool punkt 332). Selles osas ei saa väide, mille kohaselt on Star Cargo allianss üksnes 1996. aasta erandiga hõlmatud alliansi laiendamine, isegi kui see osutub tõeks, kaasa tuua seda, et Star Cargo alliansile laiendataks 1996. aasta erandit, kuna vastasel juhul tõlgendataks seda erandit laialt, mis oleks aga vastuolus eelmises punktis viidatud kohtupraktikaga.

367 Mis puudutab teise võimalusena esitatud argumenti, et komisjoni otsustuspraktika hagejate ja Lufthansa vahel sõlmitud kaubandusliitude ning viimaste ja ühe teise vedaja vahel sõlmitud kaubandusliitude kohta näitab, et komisjon leidis toona, et teised asjaomaste e-kirjavahetuse pooled, kes olid asutatud väljaspool EMPd, ei olnud EMP-sisestel liinidel tegelikud ega potentsiaalsed konkurendid, siis tuleb märkida, et vaidlusaluse kartelli ülemaailmse ulatuse ja vedajatevahelise konkurentsisuhte vaidlustamine oli juba käesoleva väite esimese osa esimese etteheite raames tagasi lükatud (vt eespool punktid 279–293).

368 Isegi kui oletada, et viitega komisjoni otsustuspraktikale, mis hagejaid puudutas, soovivad nad viidata õiguspärase ootuse kaitse põhimõttele, pidid nad siiski tõendama, et nad on saanud kinnitatud ja usaldusväärsetest allikatest pärit konkreetseid, tingimusteta ning ühtelangevaid tagatisi, mis on hagejates tekitanud põhjendatud ootusi (vt selle kohta 5. märtsi 2019. aasta kohtuotsus Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, punkt 97). Ent asjaolu, et komisjon ei võtnud vastu individuaalset erandiotsust pärast seda, kui ta algatas määruse nr 3975/87 alusel menetluse

hagejate, Lufthansa ja veel ühe vedaja vahelise alliansi suhtes, ei saa endast kujutada – vastupidi sellele, mida väidavad hagejad – kindlat ning lõplikku seisukohta selle kohta, et ELTL artikli 101 lõige 1 ei ole kohaldatav selle alliansi mõjule EMP-sisestel liinidel, ega ammugi selle kohta, et ühelt poolt hagejate ja Lufthansa ning teiselt poolt kõnealuse vedaja vahel ei ole konkurentsisuhet. Pealegi, kuna Star Cargo alliansi mitu liiget ei olnud kuulunud hagejate, Lufthansa ja kõnealuse vedaja allianssi, tuleb igal juhul asuda seisukohale, et komisjon ei pidanud määruse nr 3975/87 alusel algatatud menetluse raames tegema otsust faktiliste asjaolude kohta, mis on kõnealuse e-kirjavahetuse esemeks.

369 Seejärel, mis puudutab määrusega nr 3975/87 ette nähtud grupierandi kohaldamist, siis väidavad hagejad, et kõnealune e-kirjavahetus kuulub määruse nr 3975/87 artikli 2 lõikes 1 viidatud lisa punkti i alla, kuna tegemist on üksnes „hinnastruktuuriga“.

370 Määruse nr 3975/87 artikli 2 lõige 1 on sõnastatud järgmiselt:

„[ELTL] artikli [101] lõikes 1 sätestatud keeldu ei kohaldata lisas loetletud kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse suhtes, mille ainus eesmärk on saavutada areng ja koostöö tehnika alal. See loetelu ei ole ammendav.“

371 Lisa punkt i, millele see artikkel viitab, on sõnastatud järgmiselt:

„veotariifide struktuuri ja tingimusi reguleerivate ühtsete eeskirjade koostamine ja kehtestamine tingimusel, et need eeskirjad ei määra otseselt ega kaudselt veohindu ega -tingimusi“.

372 Nendest sätetest nähtub, et nendes ette nähtud erandi kohaldamine piirdub tegudega, mille ainus eesmärk või tagajärg on tehnilise koostöö parandamine või käivitamine. Asjaolu, et tegevusele viidatakse määruse nr 3975/87 lisas, ei ole seega piisav, et teha erand kartellide keelu põhimõttest.

373 Käesolevas asjas tuleb märkida, et hagejad ei viita ühelegi eesmärgile ega mõjule, mis seisneks tehnilise arengu või koostöö saavutamises seoses kõnealuse e-kirjavahetuse raames toimunud kontaktidega. Nad ei viita ammugi ühelegi asjaolule, mis tõendaks, et selline eesmärk või tagajärg oli ainus, mida taotleti.

374 Lisaks nähtub eespool punktist 355, et hagejad soovisid 13. detsembri 1999. aasta e-kirjaga küsitleda teisi vedajaid nende võimalike kavatsuste kohta kehtestada kütuse lisatasu. Sellest järeldub, et kuigi see suhtlemine annab tunnistust tahtest kooskõlastada kütuse lisatasu kehtestamine teiste vedajatega, ei ole seda seevastu võimalik tõlgendada kui katset kehtestada ühtseid eeskirju lennulastitariifide struktuuri ja kohaldamise tingimuste kohta määruse nr 3975/87 artikli 2 lõikes 1 viidatud lisa punkti i sätte tähenduses.

375 Eeltoodut arvestades tuleb tagasi lükata hagejate tuginemine määruse nr 3975/87 artikli 2 lõikes 1 ette nähtud grupierandile.

376 Kolmandaks ei ole tõendatud, et kõnealust e-kirjavahetust võis põhjendada Star Cargo alliansiga.

377 Nimelt ei esita hagejad esmapilgul usutavaid tõendeid selle kohta, et nimetatud alliansi konkreetne toimimine tähendas, et tema liikmed kooskõlastavad kütuse lisatasusid. Hagejad märgivad ise, et kuigi nad püüdsid Lufthansaga luua Star Cargo allianssi, luhtusid nende katsed 2000. aastal. Kuigi alliansi liikmete vaheline vastastikuste kavatsuste deklaratsioon võeti vastu 1999. aasta aprillis, nagu nähtub hagejate vastusest vastuväiteteatisele, ei esita nad ühtegi tõendit selle kohta, et hiljem hakati rakendama tegevust, mis oleks kõnealust e-kirjavahetust õigustanud.

378 Eeltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et komisjon ei teinud viga, kui ta leidis, et kõnealune e-kirjavahetus aitas tuvastada hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises, ning määras selle kirjavahetuse alusel kindlaks nende nimetatud rikkumises osalemise alguskuupäeva.

379 Seetõttu tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata.

d) Neljas väiteosa, mis puudutab vigu WOW alliansiga hõlmatud tegevuse hindamisel

380 Käesolev väiteosa puudutab vigu WOW alliansi tegevuse hindamisel. See väiteosa koosneb kolmest etteheitest, millest esimene käsitleb vigu WOW alliansi liikmete vaheliste kontaktide ebaseaduslikkuse tuvastamisel, teine seda, et õigusvastaselt on jäetud analüüsimata WOW alliansis toimunud kontaktide kokkusobivust ELTL artikliga 101, ja kolmas vigu, mis puudutavad nende kontaktide hõlmamist ühe ning vältava rikkumise kohaldamisalasse.

1) Esimene etteheide, mis käsitleb vigu järelduses, et kontaktid WOW alliansi liikmete vahel on ebaseaduslikud

381 Hagejad märgivad, et vaidlustatud otsus tugineb 18 teatele, mis puudutavad üksnes WOW alliansi vedajaid, et tuvastada nende osalemine ühes ja vältavas rikkumises. Nad väidavad, et komisjon järeldas vaidlustatud otsuse põhjenduses 971 vääralt, et need WOW alliansi raames aset leidnud kontaktid toimusid „väljaspool alliansi õiguspärast raamistikku“.

382 Nimelt kuulub WOW alliansi raames toimuv tegevus tegelikult kokkuleppe üldise eesmärgi alla, nagu seda on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 928–931 ja mis seisnes selle liikmete jaoks integreeritud kaubaveosüsteemi loomises ning kaubaveosektori tegevuste ühendamises, kasutades selleks muu hulgas integreeritud võrgu loomist, müügi integreerimist ning kulude ja tulude jagamist. Hagejad leiavad seega, et komisjon alahindas seda, kui tähtis on koostöö rakendamine WOW alliansi raames, ning hindas üle lisatasusid puudutavate kontaktide ulatust.

383 Hagejad kaebavad, et neid ei kuulatud ära komisjoni teatud faktide ja järelduste osas, mis puudutavad alliansi rakendamise ulatust ning lisatasude kooskõlastamise ulatust selles alliansis.

384 Lõpuks tugines komisjon vääralt vaidlustatud otsuse põhjendustes 950, 956 ja 957 esitatud tõenditele, üritades tõendada, et WOW alliansi raames toimunud kontaktide õigusvastasus oli üldteada.

385 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

i) Kaitseõiguste rikkumine

386 Kõigepealt tuleb uurida hagejate väidet nende kaitseõiguste rikkumise kohta, kuna ühelt poolt ei olnud vastuväiteteatises esitatud komisjoni järeldusi, mis puudutasid WOW alliansi rakendamise ulatust ja selles alliansis lisatasusid puudutavate kontaktide ulatust, ning teiselt poolt kasutati nende järelduste põhjendamiseks muid asjaolusid kui need, mida mainiti esimese väite raames, ilma et neile oleks nendest asjaoludest enne teatatud.

387 Mis puudutab komisjonile tehtud esimest etteheidet, mis käsitles vastuväiteteatise ja vaidlustatud otsuse sisu erinevust, siis tuleb meenutada, et nagu märgitud eespool punktis 136, nõuab kaitseõiguste tagamine eelkõige seda, et vastuväiteteatis sisaldaks asjasse puutuva ettevõtja vastu esitatud peamisi asjaolusid, nagu etteheidetavad faktilised asjaolud, neile antud kvalifikatsioon ja tõendid, millele komisjon tugineb.

388 Kuid nagu nähtub eespool punktist 138, on vastuväiteteatises sisalduvad faktilised ja õiguslikud hinnangud üksnes esialgsed ning komisjon ei ole kohustatud neid säilitama.

389 Käesolevas asjas tuleb märkida, et vastuväiteteatise punktis 1321 toodi välja kõik kontaktid, mis tõendavad hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises. Selle teatise punktides 1325 ja 1327 täpsustati, et tõendid hagejate osalemise kohta ühe ja vältava rikkumise nende osades, mis puudutasid kütuse lisatasu ning ohutuse lisatasu, olid seotud eelkõige teatud koosolekute ning aruteludega, mis toimusid WOW alliansi raames. Lisaks ei vaidle hagejad vastu sellele, et vaidlusaluse kartelli eesmärk – süüdistatud vedajad kooskõlastasid nende hinnakujundustegevust lennulastiteenuste osutamise eest kogu maailmas eelkõige kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu kaudu – oli juba märgitud vastuväiteteatises. Sellest tuleneb, et lisatasusid puudutavate kontaktide ulatus WOW alliansis nähtus selgelt nimetatud teatise sisust ning see ei põhinenud vastupidi hagejate väidetule uuel väitel, mis esitati esimest korda alles vaidlustatud otsuses.

390 Mis puudutab vaidlustatud otsuses esitatud argumente WOW alliansi rakendamise ulatuse kohta, siis on selge, et neid ei ole vastuväiteteatises esitatud. Tuleb siiski tõdeda, et nende mõttekäikude eesmärk on analüüsida üksikasjalikke argumente, mida eeskätt hagejad olid esitanud vastustes vastuväiteteatisele ja millega sooviti põhjendada WOW alliansis toimunud kontakte selle liiduga taotletavate õiguspäraste eesmärkidega, ning neile argumentidele vastata. Nii toimides ei lisa komisjon hagejatele süüks pandavaid asjaolusid, vaid piirdub seisukoha võtmisega nende asjaolude üle, mille esitasid oma vastustes hagejad ja teised vedajad, kes olid vastuväiteteatise adressaadid ning WOW alliansi liikmed. Lõpuks oli komisjoni õiguslik hinnang, mille kohaselt ta järeldab vaidlustatud otsuse põhjenduses 971, et WOW allianss ei põhjenda lisatasude kooskõlastamist selle siseselt, juba – kokkuvõtlikult, kuid õiguslikult piisavalt – esitatud vastuväiteteatise punktis 1446.

391 Mis puudutab teist etteheidet komisjonile seoses sellega, et haldusmenetluses ei edastatud teatud süüstavaid tõendeid, mida on mainitud vaidlustatud otsuse põhjendustes 933 ja 949, siis tuleb kohaldada eespool punktides 90–96 esitatud põhimõtteid toimikuga tutvumise õiguse ulatuse kohta.

392 Hagejad väidavad seega, et Lufthansa avaldus, mis sisaldub vastuses vastuväiteteatisele ja mis on ära toodud vaidlustatud otsuse põhjenduses 933, mille kohaselt „[WOW] allianss ei ole hetkel enam aktiivne ja enam ei ole võimalik viidata asjaolule, et ta käitab lennuliinide võrgustikku“, kujutab endast süüstavat tõendit. Sellega seoses tuleb märkida, et ühelt poolt on see avaldus esitatud punktis „WOW alliansi analüüs: alliansi kokkuleppe rakendamine“ ja teiselt poolt viidatakse sellele, et põhjendada järeldust, et WOW allianssi rakendati vaid piiratud ulatuses. See kinnitab seega komisjoni väidet, et WOW allianss ei saanud õigustada tema raames läbi viidud lisatasude kooskõlastamist, arvestades selle alliansi piiratud rakendamist. Tõsi on see, et sellele avaldusele ei ole vaidlustatud otsuse hilisemates põhjendustes sõnaselgelt viidatud. Sellegipoolest viivad nii selle avalduse sisu kui ka viis, kuidas see vaidlustatud otsuse ülesehitusesse kuulub, järeldusele, et tegemist on süüstava tõendiga. Seda avaldust haldusmenetluses aga ei esitatud. Seega ei tule seda käesoleva etteheite raames kahtluse alla seatud komisjoni järelduste

põhjendatuse hindamisel arvesse võtta, et teha vastavalt eespool punktis 96 meenutatud kohtupraktikale kindlaks, kas tulemus, milleni komisjon vaidlustatud otsuses jõudis, oleks olnud erinev, kui see avaldus kui süüstav tõend oleks kõrvale jäetud (vt allpool punktid 416 ja 432).

393 Hagejad väidavad samuti, et nende vastu ei saa kasutada süüstavat tõendit, milleks on väljavõte 4. juuli 2005. aasta otsusest juhtumis COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, millele viidati vaidlustatud otsuse põhjenduses 949. Selle argumendi tagasilükkamiseks piisab, kui märkida, et hagejad tsiteerisid seda väljavõtet oma vastustes vastuväiteteatisele ning et argument, et komisjon ei edastanud neile selles väljavõttes sisalduva väite aluseks olevaid dokumente, lükati juba tagasi eespool punktis 119 esimese väite analüüsi raames.

ii) WOW alliansi ulatus ja selle tegelik rakendamine

394 Käesolevas etteheites soovivad hagejad kõigepealt kahtluse alla seada vaidlustatud otsuse põhjendustes 947–952 esitatud komisjoni järeldused, mille kohaselt ei õigusta WOW alliansi ulatus ja selle rakendamise tegelikud tingimused sellist tariifide kooskõlastamist – eriti lisatasude kooskõlastamist – nagu see, mida rakendati vaidlusaluse kartelli raames.

395 Hagejad heidavad komisjonile ette seda, et ta alahindas vaidlustatud otsuses WOW alliansi rakendamist, moonutades teatud faktilisi asjaolusid või jättes need arvesse võtmata. Partnerite võrgustike integreerimine nähtub seega nende kokkulepete sõlmimisest, mis käsitlesid ühiseid kaubalennukeid ja mahtude jagamist. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 941 sisalduv komisjoni kinnitus, mille kohaselt pooled ei ole tõendanud, et infotehnoloogiasüsteemide integreerimise projekti hakati rakendama, on vastuolus eelkõige selle otsuse põhjenduses 934 esitatud viitega veebipõhisele ühisele jälgimise süsteemile. Lisaks moonutab komisjon hagejate väiteid, kui ta kinnitab, et käitlemisfunktsioonide integreerimine oli piiratud või et koostöö ühise kaubamärgiga seoses oli vaid juhuslik. Lõpuks ei lükanud komisjon ümber vajadust ühtlustada WOW alliansi liikmete pakutavaid tooteid ning vaidlustatud otsuses jäeti tähelepanuta mitu algatust müügi integreerimiseks.

396 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 947–952 järeldas komisjon käesolevas asjas, et ükski WOW alliansi raames väidetavalt tehtud algatustest ei õigusta lisatasude üldist kooskõlastamist, kuna koostöö selles alliansis oli jätkuvalt piiratud, see ei olnud kunagi jõudnud ühtse müügi- ja hinnapoliitika staadiumini ning see oli sisuliselt piiratud teatud liinide, klientide või toodetega seotud sihipäraste projektidega. Sellele järeldusele jõudmiseks tugines komisjon nende dokumentide ja avalduste analüüsile, mille süüdistatud vedajad, kes on kõnealuse alliansi liikmed, esitasid haldusmenetluse käigus. Samuti viitas ta vaidlustatud otsuse põhjendustes 951 ja 952 mitmele toimikus sisalduvale tõendile, mis näitavad, et WOW alliansi liikmetel on lisatasude osas individuaalne poliitika, millest need liikmed ei olnud valmis selle alliansi vajadusteks kõrvale kalduma.

397 Käesoleva väiteosa raames esitatud hagejate argumendid ei saa seada kahtluse alla komisjoni järelduste sisulist põhjendatust.

398 Kõigepealt tuleb tõdeda, et hagejad ei väida, et WOW alliansis oli üldine integreeritud hinnapoliitika. Järgmiseks ei ole nad tõendanud, et ärialase integratsiooni näited, millele nad viitavad oma menetlusdokumentides, nagu ühised müügiagendid teatud riikides või hagejate hinnapakkumises nende sihtkohtade märkimine, mida olenevalt olukorrast teenindasid teised WOW alliansi liikmed, viitavad tingimata hindade või lisatasude üldisele kooskõlastamisele. See kehtib ka WOW alliansis müüdavate ühtlustatud toodete kohta, mida on mainitud vaidlustatud

otsuse põhjendustes 938–940. Kõnealune ühtlustamine puudutas teenuse osutamise tingimusi ja eelkõige pakutavaid tagatisi, kuid ei ole tõendatud, et see puudutas nende toodete hinnakujundust (tariife). Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 946 mainitud eeldust, et WOW alliansis kooskõlastati hindu, siis need olid seotud konkreetsete algatustega, näiteks kaubalennuki ühine käitamine hagejate ja SAC poolt teatud liinil või ühiste pakkumiste tegemine teatud klientidele, eelkõige ekspediitoritele. Järelikult ei saa need õigustada lisatasude üldist kooskõlastamist.

399 Kuna puuduvad tõendid integreeritud müügi- ja hinnapoliitika kohta, mis läheks kaugemale mõnest konkreetsest sekkumisest, siis ei saa hagejate esitatud muud tõendid, millega nad vaidlustavad komisjoni analüüsi nende pingutuste kohta, mis tehti kaubamärgi reklaamimiseks, ühise käitlemissüsteemi või integreeritud infosüsteemi rakendamiseks, iseenesest õigustada lisatasusid puudutavat üldist kooskõlastamist.

400 Lõpuks, vastupidi sellele, mida hagejad käesoleva etteheite raames väidavad, näitavad asjaolud, millele viidatakse eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendustes 956 ja 957, et WOW alliansi partnerite silmis ei olnud kõnealuste kontaktide vastavus konkurentsieeskirjadele iseenesestmõistetav.

iii) WOW alliansi raames toimunud kontaktide ulatus

401 Hagejad soovivad vaidlustada ulatust, mille komisjon omistas WOW alliansi raames toimunud kontaktidele, väites, et need olid seotud konkreetsete ja kohalike algatustega, mis ei ole iseenesest seotud ühe ja vältava rikkumisega.

402 Hagejad vaidlevad seega vastu sellele, millise ulatuse omistas komisjon vaidlustatud otsuses WOW alliansi liikmete vahel toimunud 18 kontaktile, millele on viidatud põhjendustes 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 ja 628–632. Ühestki neist ei nähtu lisatasude üldist kooskõlastamist. Hagejate väidet tuleb uurida iga viidatud kontaktiliigi kohta.

403 Esimesena puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 596 viidatud kontakt SACi 1. oktoobri 2001. aasta teadet Lufthansale ja hagejatele, milles ta märgib, et ta kehtestab ohutuse lisatasu alates 8. oktoobrist 2001. Hagejad väidavad, et see kontakt kuulub Ameerika Ühendriikide ainuomasesse konteksti ja on seotud WOW kaubamärgi all mõni päev varem turule toodud ühtlustatud ekspressteenustega. Lisaks sellele, et nad ei esita ühtegi tõendit SACi teatise sellise piiratud ulatuse kohta, tuleb aga märkida, et selle äriühingu poolt peatselt kehtestatavat ohutuse lisatasu arutati alates 28. septembrist 2001 mitmes erinevas foorumis, millega olid seotud muud vedajad (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 592 ja 594), mis muudab hagejate pakutud alternatiivse selgituse veel vähem usutavaks.

404 Teisena, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 401, 434, 484, 494, 497, 512 ja 546 viidatud kontakte, siis väidavad hagejad sisuliselt, et kontaktid toimusid WOW alliansi liikmete vahel „Skandinaaviat“ puudutava kirjavahetuse raames seoses meetodiga, kuidas konverteerida kütuse lisatasu kohalikuks vääringuks, mida põhjendati ühiste kaubalennukite käitamisega ühelt poolt Lufthansa ja Japan Airlinesiga ning teiselt poolt SACiga. Tuleb aga märkida, et hagejad ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis toetaks nende esitatud seisukohta, samas kui vaidlustatud otsuses esitatud asjaolusid tuleb – vastupidiste tõendite puudumisel ja lisatasude üldist kohaldatavust silmas pidades (vt eespool punktid 279–288 ning allpool punkt 445) – tõlgendada nii, et need puudutavad Lufthansa kavatsusi seoses kütuse lisatasu üldise kohaldamisega, ja sõltumatult WOW alliansi igasugusest konkreetsest projektist.

405 Kolmandana, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 488 viidatud teatist, siis viitavad hagejad Jaapani õiguslikule kontekstile välistamaks seda, et see teatis kuulub ühe ja vältava rikkumisega taotletavate eesmärkide hulka. Seda argumenti analüüsitakse allpool käesoleva väite kuuenda osa teise etteheite raames.

406 Neljandana, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 490 ja 496 viidatud e-kirju, mis pärinevad hagejate esindajalt Ameerika Ühendriikides ja milles on mainitud kütuse lisatasu kooskõlastamist WOW alliansi liikmete vahel selles riigis, siis väidetakse, et need on seletatavad selle vastutava isiku pingutustega tugevdada nimetatud allianssi Ameerika Ühendriikides ning mahtude broneerimise kokkulepetega selle alliansi liikmete vahel. Piisab, kui tõdeda, et oma argumentidega ei sea hagejad kahtluse alla kütuse lisatasu kooskõlastamise ulatust, millele viidati kõnealustes e-kirjades, ega tõenda, et see piirdus mahtude broneerimise kokkulepetega alliansi liikmete vahel.

407 Viiendana, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 517 viidatud 3. oktoobri 2005. aasta e-kirja, siis väidavad hagejad, et see puudutas ekspediitoritele ühise pakkumise tegemise tingimusi ning see oli seega ilmselgelt seotud WOW alliansi rakendamisega. Komisjon vaidleb hagejate sellisele tõlgendusele vastu ja leiab, et kõnealune e-kiri käsitleb osaliselt WOW alliansi liikmete üldist lähenemisviisi lisatasude osas, sõltumata kõnealusest ühisest pakkumisest. Lisaks tugineb ta e-kirjavahetuses sisalduvale märkusele, et „seda [lisatasude] küsimust arutati „lühidalt“ viimasel [ülemaailmse müüginõukogu] koosolekul, kuid ühtegi märkust ei kantud koosoleku protokolli (monopolidevastane poliitika!)“.

408 Sellest e-kirjast ilmneb siiski, et selle eesmärk oli – nagu hagejad õigesti rõhutavad – ette valmistada kohtumine ühises pakkumises nimetatud ekspediitoritega, mis pidi toimuma kümme päeva hiljem. E-kiri annab selles kontekstis ülevaate aruteludest, mis toimusid ülemaailmse müüginõukogu tasandil, millesse kuuluvad WOW alliansi liikmete asepresidendid, kes vastutavad müügi eest:

„Mainiti, et WOW [allianss] kasutab „neutraalsetel“ turgudel (Ameerika Ühendriigid, Euroopa) L[ufthansa] mudelit. Nii võib teatavaid kohalikke kokkuleppeid muudel turgudel kohaldada näiteks Jaapanis (avaliku võimu osalemine) või Aasia turgudel, kus konkurendid kasutavad erinevaid mudeleid.“

409 E-kirja autor lisab:

„Mainitud dokumentides leidsin ma Exeli läbirääkimistele antud käsunduslepingu (koopia lisatud) viimase aasta kohta, kus kõik vedajad nõustusid kasutama lisatasu puhul [Lufthansa] mudelit. Kas me võime kasutada sama sõnastust CAT/DHLi juhtumi puhul?????????? Kas me võime selle küsimuse esitada [ülemaailmsele müüginõukogule], et saada kiiret vastust?“

410 Kuigi see väljavõte on tõesti osa asjaomase ühispakkumise väljatöötamisest, võib eespool punktis 408 esitatud osa selle konteksti arvestades samuti kuuluda nimetatud pakkumuse väljatöötamisse vastupidi sellele, mida väidab komisjon. Sellega seoses võib viidet „kohalikele kokkulepetele“ tõlgendada kui konkreetsete kokkulepete kohaldamist ekspediitoritest klientidele lähtekohaga kindlatest lennujaamadest ning see tõlgendus on seda usutavam, et e-kirja eesmärk oli kindlaks määrata selle ühispakkumise tingimused, mida WOW allianss pidi sellele kliendile tegema. Vastab tõele, et viide hüüumärgiga väljendis „(monopolidevastane poliitika!)“ sellele riskile, et ülemaailmse kaubandusnõukogu tasandil toimunud arutelu võib olla

konkurentsiõigusega keelatud, on kaudne tõend vastupidisest. Ainuüksi sellest viitest siiski ei piisa, et muuta ebatõenäoliseks hagejate pakutud tõlgendus, mis ei põhine kinnitamata väidetel, vaid kõnealuse e-kirja sisul.

411 Järelikult tuleb asuda seisukohale, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 517 viidatud 3. oktoobri 2005. aasta e-kiri vastab üksnes eesmärgile töötada välja WOW alliansi ühispakkumine ja seega ei aita see tõendada hagejate osalemist ühes ning vältavas rikkumises.

412 Kuuendana, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 531 ja 628–632 viidatud kontakte, siis väidavad hagejad ühest küljest, et need olid põhjendatud projektiga käitada koos SACiga ühist kaubalennukit Kopenhaageni–Chicago liinil, ja teisest küljest, et kooskõlastamine puudutas üksnes ohutuse lisatasu kohaldamist Taanist väljuvatel liinidel.

413 Mis puudutab kõigepealt eespool nimetatud kontaktide raames toimunud kooskõlastamise ulatust, siis tuleb märkida, et need kontaktid ei piirdu üksnes ohutuse lisatasu kooskõlastamisega, kuna vaidlustatud otsuse põhjenduses 531 viidatud kontakt käsitleb lisatasude küsimust laiemalt. Edasi, mis puudutab ohutuse lisatasuga seotud kontakte, siis nähtub eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendusest 630, et vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei olnud nimetatud kontaktid piiratud Taanist väljuvate liinidega, vaid puudutasid laiemalt ühtlustatud tasemega ohutuse lisatasu kehtestamist Euroopas. Seda kinnitab nimetatud põhjenduses kirjeldatud ettevõttesisese e-kirja üldine toon: „WOW alliansi Euroopat puudutaval koosolekul leppisime kokku, et kehtestame lisatasud. Mõistan, et see ei ole nii lihtne, nagu me arvasime või lootsime“; „[k]ui kõik liiguvad erinevas suunas, läheb vaid paar päeva kõige hullema turuolukorrani“; „[m]e peame WOW-siseselt otsustama, kas soovime jätkata vanaviisi või eelistame lahkulöömist nagu KL[M]/AF“. Samuti on vaidlustatud otsuse põhjenduses 632 viidatud hagejate ettevõttesiseses e-kirjas märgitud, et „[m]eie, WOW allianss, st [Lufthansa] + [hagejad], võitlesime juba pikka aega [SACiga], et see suurendaks oma ohutuse lisatasu 0,10-lt 0,13-le…“. Määrad 0,10 ja 0,13 ei vasta aga nendele määradele, mida SAC kohaldas Taanis, nagu need nähtuvad hagejate poolt lisas A.57 esitatud tõenditest.

414 Sellest tuleneb, et tuleb tagasi lükata hagejate argument, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 531 ja 628–632 viidatud dokumentides kajastatud kooskõlastamine on piiratud ulatusega. Järelikult leiti põhjendatult, et kõnealused kontaktid aitasid tõendada hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises, ilma et oleks vaja teha otsust argumendi kohta, mis on muutunud tulemusetuks ning mille kohaselt on piiratuma ulatusega kooskõlastamine lisatasude kohta põhjendatud vajadusega käitada ühiselt kaubalennukit.

415 Kõike eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et 3. oktoobri 2005. aasta e-kirja, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 517, tuleb tõlgendada nii, et see vastab üksnes eesmärgile töötada välja WOW alliansi ühispakkumine tulevasele kliendile, ja seetõttu ei aita see tõendada hagejate osalemist ühes ning vältavas rikkumises. Seetõttu tuleb tagasi lükata tõendite kogum, millele hagejad käesoleva väite kümnendas osas tervikuna vastu vaidlevad.

416 Samuti tuleneb eeltoodust, et ei saa järeldada, et komisjon oleks vaidlustatud otsuses jõudnud erineva tulemuseni, kui süüstava tõendina jätta kõrvale Lufthansa avaldus, mis sisaldus vastuses vastuväiteteatisele ja mis on ära toodud põhjenduses 933, mille kohta järeldati eespool punktis 392, et komisjon oli ekslikult keeldunud võimaldamast hagejail sellega tutvuda. Nimelt oli komisjonil ka ilma selle tõendita alust järeldada – tema käsutusse jäänud tõendite alusel –, et WOW allianss ei saanud õigustada tema raames toimunud lisatasude kooskõlastamist, arvestades selle alliansi piiratud rakendamist.

2) Teine etteheide, et õigusvastaselt on jäetud analüüsimata, kas WOW alliansis toimunud kontaktid on kooskõlas ELTL artikliga 101

417 Hagejate sõnul tegi komisjon vea, kui ta ei analüüsinud varem WOW alliansi raames toimunud kontaktide kooskõla ELTL artikliga 101. Ühelt poolt kaldus komisjon diskrimineerivalt ja tagasiulatuvalt kõrvale analüüsist, mida ta kohaldas muudele lennundusalastele allianssidele ning milles ta tegi tähelepanekuid WOW alliansi liikmete vahelisest kattuvusest asjaomasel turul. Teiselt poolt jättis ta arvesse võtmata hagejate avaldused ELTL artikli 101 lõike 3 kohaldamise kohta.

418 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

i) Lennundusalastele majandusliitudele kohaldatava õigusnormi uue tõlgenduse tagasiulatuv ja diskrimineeriv kohaldamine

419 Tuleb meenutada, et karistuste seaduse sätestatuse ja õiguskindluse põhimõtteid ei saa tõlgendada nii, et need keelavad kriminaalvastutust sätestavate normide järkjärgulise selgitamise, vaid nendega võib olla vastuolus rikkumist sätestava normi uue tõlgenduse tagasiulatuv kohaldamine (vt selle kohta 28. juuni 2005. aasta kohtuotsus Dansk Rørindustri jt *vs.* komisjon, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, punkt 217).

420 Sellise juhtumiga on tegemist nimelt kohtuliku tõlgenduse puhul, mille tulemus ei ole mõistlikult ootuspärane rikkumise toimepanemise hetkel, arvestades eelkõige sellel ajal kohtupraktikas levinud asjaomase sätte tõlgendust (vt 28. juuni 2005. aasta kohtuotsus Dansk Rørindustri jt *vs.* komisjon, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, punkt 218 ning seal viidatud kohtupraktika).

421 Neid põhimõtteid kohaldatakse ka komisjonile, kui ta tõlgendab ELTL artiklite 101 ja 102 sätteid, et võtta vastu karistust määrav otsus (vt selle kohta 28. juuni 2005. aasta kohtuotsus Dansk Rørindustri jt *vs.* komisjon, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, punkt 222, ning 10. juuli 2014. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, punkt 149).

422 Käesolevas asjas tuginevad hagejad mitmele komisjoni otsusele, millega kiideti heaks kahe lennuettevõtja koondumine, tuginedes kas nõukogu 21. detsembri 1989. aasta määrusele (EMÜ) nr 4064/89 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜT 1989, L 395, lk 1; parandus EÜT 1990, L 257, lk 13; ELT eriväljaanne 08/01, lk 31) või määrusele nr 139/2004. Nad ei maini selles osas ülejäänud juhtumeid, kus ELTL artikkel 101 võib olla kohaldatav koondumise analüüsi raames, eelkõige vastavalt määruse nr 139/2004 artikli 2 lõikele 4. Nii toimides tuginevad nad muudele materiaalõigusnormidele kui need, mis tulenevad ELTL artiklist 101, ega saa seega sellest tuletada argumenti, et heita komisjonile ette, et ta kohaldas käesolevas asjas kohaldatava õigusnormi uut tõlgendust tagasiulatuvalt.

423 Mis järgmisena puudutab hagejate tuginemist teatavate lennundusalaste alliansside erandiotsustele, mille komisjon võttis vastu enne määruse nr 1/2003 jõustumist kohaldatava menetluse raames, siis nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 922–925, et komisjon ei analüüsinud ELTL artikli 101 kohaldamatust WOW alliansi suhtes, vaid üksnes seda, kas selle alliansi raames toimunud kontaktid, millele vaidlustatud otsuses viidati, kuulusid selle alliansi alla

või väljusid selle raames ette nähtud ja tegelikult rakendatud koostöö raamidest. Kuna hagejate viidatud otsused ei olnud sama esemega, ei saa need järelikult endast kujutada ELTL artikli 101 tõlgendust, mis erineb vaidlustatud otsuses antud tõlgendusest.

424 Hagejad väidavad samuti, et WOW allianssi diskrimineeriti võrreldes teiste lennundusalaste allianssidega, kuna vaidlustatud otsuses ei tuvastatud teatavate nende liikmete vastutust. Sellega seoses piisab, kui meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei võimalda asjaolu, et komisjon ei ole tuvastanud hagejaga sarnases olukorras oleva ettevõtja rikkumist, selle hagejate suhtes tuvastatud rikkumist kõrvale jätta, kui see on nõuetekohaselt tuvastatud, isegi kui liidu kohtu poole ei pöördutud seoses selle teise ettevõtja olukorraga (vt 16. juuni 2015. aasta kohtuotsus FSL jt *vs.* komisjon, T-655/11, EU:T:2015:383, punkt 461 ning seal viidatud kohtupraktika).

ii) ELTL artikli 101 lõike 3 kohaldamist puudutavate hagejate avalduste arvesse võtmata jätmine

425 Määruse nr 1/2003 artiklis 2 on meenutatud, et ELTL artikli 101 lõike 3 kohaldamist taotleval ettevõtjal või ettevõtjate ühendusel lasub kohustus tõendada, et kõnealuse lõike tingimused on täidetud. Seetõttu peab ELTL artikli 101 lõikele 3 tuginev isik veenvate argumentide ja tõenditega tõendama, et erandi kohaldamiseks nõutavad tingimused on täidetud (24. mai 2012. aasta kohtuotsus MasterCard jt *vs.* komisjon, T-111/08, EU:T:2012:260, punkt 196).

426 Komisjon omalt poolt peab neid argumente ja tõendeid nõuetekohaselt analüüsima, st tegema kindlaks, kas need tõendavad, et ELTL artikli 101 lõike 3 kohaldamise tingimused on täidetud. Teatud juhtudel võivad need argumendid ja tõendid olla sellised, mis kohustavad komisjoni esitama selgitusi või põhjendusi, mille puudumisel võib järeldada, et ELTL artikli 101 lõikele 3 tugineva isiku tõendamiskohustus on täidetud. Komisjonil tuleb sellisel juhul lükata need argumendid ja tõendid ümber (24. mai 2012. aasta kohtuotsus MasterCard jt *vs.* komisjon, T-111/08, EU:T:2012:260, punkt 197).

427 Käesolevas asjas viitasid hagejad oma vastustes vastuväiteteatisele, et WOW alliansi suhtes kohaldatakse ELTL artikli 101 lõiget 3. Isegi kui eeldada, et WOW allianss vastas nende sätete kohaldamise tingimustele, on siiski tõsi see, et ühelt poolt ei kattunud vaidlusaluse kartelli ulatus WOW alliansi omaga ja teiselt poolt väljusid vaidlustatud otsuses aluseks võetud kontaktid WOW alliansi liikmete vahel suures osas selle alliansi rakendamise raamistikust. Seega ei teinud komisjon viga, kui ta ei esitanud selgitusi hagejate poolt ELTL artikli 101 lõike 3 alusel esitatud tõendite kohta ning piirdus vaidlustatud otsuse põhjenduses 1050 järeldusega, et süüdistatud vedajate vahel sõlmitud alliansikokkulepped ei saanud vaidlusalust tegevust õiguspäraseks muuta.

3) Kolmas etteheide, mille kohaselt on tehtud vigu, kuna WOW alliansi raames toimunud kontaktid on lisatud ühe ja vältava rikkumise kohaldamisalasse

428 Hagejad väidavad, et nende kontaktid WOW alliansi raames ei olnud objektiivselt osa ühest ja vältavast rikkumisest ega tõenda ka seda, et nad olid sellest rikkumisest teadlikud. Hagejad tuginevad mitmele erinevusele WOW alliansis toimunud kontaktide ning ühe ja vältava rikkumise raames toimunud „allianssideülese“ suhtluse vahel, mis on seotud eelkõige nende eesmärgi, osalenud töötajate, nende ajalise ülesehituse ning nende toimimisviisiga.

429 Kõigepealt tuleb tõdeda, et eitamaks objektiivse seose olemasolu WOW alliansi liikmete kontaktide ning ühe ja vältava rikkumise vahel, tuginevad hagejad reale teguritele, mis põhinevad ekslikul eeldusel, et need kontaktid toimusid WOW alliansi rakendamise raames. Nii on see seoses nende esile toodud ja väidetavalt erineva eesmärgiga, ametiasutustega toimunud kontaktidega seoses WOW alliansi loomisega või seoses sellega, et alliansi liikmed ei võistelnud omavahel.

430 Nagu nähtub käesoleva väiteosa kahe esimese etteheite hindamisest, vastavad WOW alliansis toimunud arutelud mitmele kriteeriumile, mida liidu kohus on pidanud asjakohaseks, et hinnata rikkumise ühte laadi (vt eespool punkt 298), ja mida komisjon võttis vaidlustatud otsuses arvesse, et kvalifitseerida vaidlusalune tegevus „üheks, mitmeosaliseks ja vältavaks rikkumiseks“ (vt eespool punkt 300). Sarnaselt muu tegevusega, mille kohta komisjon leidis, et see kuulub ühe ja vältava rikkumise koosseisu, puudutasid need arutelud kõiki lennulastiteenuseid (üks teenus). Samuti puudutas kogu see tegevus asjaomaste vedajate tulevasi kavatsusi või koguni ühise toimimisviisi kasutusele võtmist seoses lisatasude kehtestamise või rakendamisega (rikkumise konkurentsivastane eesmärk ja üks laad).

431 Lisaks ei sea hagejate argumendid kahtluse alla tervikplaani olemasolu. Esiteks, mis puudutab asjaolu, et WOW alliansi liikmete vahel toimunud kontaktidega seotud töötajad ei olnud samad, kes osalesid vaidlusalustes kontaktides, siis ühest küljest ei ole seotud füüsiliste isikute samasus ühe rikkumise tuvastamiseks vajalik tingimus (vt eespool punkt 360) ja teisest küljest kuulus mõlemal juhul seotud töötaja tihti ettevõtja juhtkonda erinevalt sellest, mida väidavad hagejad. Teiseks, mitu hagejate mainitud kaalutlust, nagu WOW alliansi liikmete vaheliste kontaktide suuline või kirjalik vorm, isegi kui need on tõendatud, ei sea nende vähest tähtsust arvestades kahtluse alla komisjoni järeldusi ühe rikkumise olemasolu kohta. Kolmandaks, väidetava „piiratud rühma“ liikmete arusaam WOW alliansis toimunud arutelude rollist – peale selle, et hagejad ei ole seda oma menetlusdokumentides tõendanud – ei sea kahtluse alla vaidlustatud otsuses tuvastatud erinevate kontaktide (millega olid seotud nimetatud alliansi liikmed) tõenduslikku väärtust ega järeldusi, mis komisjon nendest tegi konkurentsivastase eesmärgi samasuse kohta.

432 Sellest tuleneb, et käesolev etteheide ja järelikult ka neljas väiteosa tervikuna tuleb tagasi lükata, arvestades et käesoleva väite kümnenda osa raames läbi viidavas tervikanalüüsis võetakse arvesse eespool punktis 415 tehtud järeldusi.

e) Kaheksas väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu, kuna ühe ja vältava rikkumise alla on hõlmatud paaris riigis aset leidnud kohalikud ning erinevad sündmused

433 Hagejad väidavad, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 viidatud kontaktid olid kohalikud ja erinevad ning neid ei saa seetõttu kasutada selleks, et tõendada nende osalemist ülemaailmses ühes ja vältavas rikkumises või nende teadlikkust sellest. Komisjon ei ole ka ümber lükanud hagejate esitatud argumente ja tõendeid, millega sooviti näidata, et nende kontaktide ning vaidlusaluse kartelli raames aset leidnud kontaktide vahel puudus igasugune olemuslik seos.

434 Nimetatud kontaktidel ning ühel ja vältaval rikkumisel ei olnud sama eesmärk, nendega olid seotud erinevad vedajad ja töötajad ning need erinesid kuupäeva, asukoha ja sisu poolest. Need kontaktid olid nimelt isoleeritud, need hõlmasid Saksamaal, Taanis ja Soomes kohalikke töötajaid ning vedajaid, keda ei karistatud, või vedajaid, kelle vastu neid kontakte ei olnud kasutatud, ning puudutasid ühekordseid arutelusid konkreetsetel kohalikel teemadel. Asjaolu, et hagejate

peakontorile niisugustest kontaktidest aru antakse, ei tõenda automaatselt, et hagejate peakontori tasandil toimus kooskõlastamine või teabevahetus, mis läheb kaugemale asjaomasest kohalikust teemast.

435 Hagejad väidavad ka, et mitu asjasse puutuvat kontakti ei viinud mingi kooskõlastamiseni või ei mõjutanud nende tegevust.

436 Hagejad lisavad, et kõnealused kontaktid ei võimaldanud nende töötajatel olla teadlikud piiratud rühmas rakendatud kartellist ning et komisjon ei ole tõendanud, et seotud füüsilised isikud kavatsesid asjaolu tõttu, et nad olid nende kontaktidega seotud, panustada ülemaailmsesse kartelli.

437 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

438 Tuleb märkida, et sarnaselt käesoleva väite neljanda osa raames analüüsitud kontaktidega, mis olid seotud WOW alliansiga, vastavad vaidlustatud otsuse põhjendustes 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 käsitletud neli kontaktide rühma mitmele kriteeriumile, mida liidu kohus on lugenud asjakohaseks, et hinnata rikkumise ühte laadi (vt eespool punkt 298), ja mida komisjon võttis vaidlustatud otsuses arvesse, et kvalifitseerida kõnealune tegevus „üheks, mitmeosaliseks ja vältavaks rikkumiseks“ (vt eespool punkt 300).

439 Esimesena, sarnaselt muu tegevusega, mille puhul komisjon leidis, et need kuuluvad ühe ja vältava rikkumise koosseisu, puudutasid need neli kontaktide rühma kõiki lennulastiteenuseid (üks teenus). Samuti puudutas kogu see tegevus asjaomaste vedajate tulevasi kavatsusi või koguni ühise toimimisviisi kasutusele võtmist seoses lisatasude kehtestamise või rakendamisega (rikkumise konkurentsivastane eesmärk ja üks laad).

440 Esiteks viitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 144 kirjeldatud ettevõtjasisene e-kirjavahetus 5.–11. jaanuarist 2000 arutelule, mis toimus hagejate Soome kohaliku vastutava töötaja ja kolme teise süüdistatud vedaja vahel kütuse lisatasu kehtestamise teemal (vt samuti eespool punkt 357). Nii on märgitud, et nende arutelude käigus selgitas British Airwaysi kohalik vastutav töötaja, et British Airways „ei ole endiselt otsustanud, kas [kütuse lisatasu] rakendatakse või mitte“, samas kui KLMi kohalik vastutav töötaja tegi ettepaneku, et „me kõik peaksime jätkama selle [kütuse lisatasuga]“, ja Lufthansa töötaja kinnitas, et Lufthansa „ühine[b] selle [kütuse lisatasuga]“.

441 Teiseks puudutas 22. jaanuari 2001. aasta „sõbralik kohtumine“, mida on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 173 ja 174, eelkõige kütuse lisatasu rakendamist. Nii nähtub ühe Martinairi töötaja ettevõttesisesest memost selle koosoleku teemal, mis on kokkuvõtlikult esitatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 174, et „[Lufthansa] pidi vähendama kütuse lisatasu taset 1. veebruaril 2001, samas kui [Cargolux, Swiss, üks teine vedaja, KLM ja British Airways] säilitasid kütuse lisatasu taseme“.

442 Kolmandaks kirjeldavad vaidlustatud otsuse põhjendused 395, 411, 425 ja 559 kontakte, mis leidsid aset ajavahemikus 2004–2005 kütuse lisatasu rakendamise teemal. Nendeks on kõigepealt 22. septembri 2004. aasta e-kiri, millega Lufthansa edastas erinevatele vedajatele teate kütuse lisatasu tõstmise kohta (põhjendus 411), seejärel Board of Airlines Representatives in Germany (Saksamaa lennuettevõtjate esindajate nõukogu, edaspidi „BARIG“) lennulasti toimkonna 3. septembri 2004. aasta ja 17. novembri 2005. aasta koosolekud, mille raames Lufthansa edastas mitmele vedajale teavet kütuse lisatasu kohta (põhjendused 425 ja 559), ning lõpuks Singapuri BARi lennulasti alltoimkonna 23. juuli 2004. aasta koosolek, mille raames SACi vastutav töötaja

kutsus teisi vedajaid kütuse lisatasu hindamisega seoses üles „tegema teatud ulatuses koostööd tulevastel majandusaastatel, võttes arvesse vajadust parandada läbipaistvust nende lisatasude kohta“ (põhjendus 395).

443 Neljandaks on vaidlustatud otsuse põhjenduses 584 kirjeldatud 25. septembri 2001. aasta e-kirja. Komisjoni poolt selles põhjenduses kokku võetud e-kirjast nähtub, et SACi kohalik töötaja „Skandinaavias“ edastas hagejatele „konkurentide plaanid, kes kõik kavatse[sid] ohutuse lisatasu kehtestada, kuid eelistasid, et [hagejad] teeksid esimese sammu“.

444 Teisena, mis puudutab nelja kõnealuse kontaktide grupi ajakava, sisu ja väidetavalt kohalikku ulatust ning nendega seotud isikuid, siis tuleb tõdeda, et hagejad eksivad.

445 Tõsi on see, nagu märgivad hagejad, et mõned selle otsuse põhjendustes 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 viidatud kontaktid olid kohaliku mõõtmega ning osad neist ei toimunud samal ajal kui kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu puudutavate otsuste teatavakstegemine. Tuleb siiski märkida, et kaugel sellest, et tõendada, et need kontaktid ei kuulunud ühe ja vältava rikkumise hulka, on see asjaolu vaid vaidlusaluse kartelli rakendamise viiside tagajärg. Nimelt, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 889, olid lisatasud üldkohaldatavad meetmed, mis ei olnud omased ühele lennuliinile, vaid neid pidi kohaldama kõigil liinidel kogu maailmas. Seetõttu, nagu ka komisjon on selle otsuse 1323. joonealuses märkuses ning põhjendustes 876 ja 1046 selgitanud, tehti lisatasusid puudutavad otsused üldiselt iga vedaja peakontori tasandil nende ülemaailmse kohaldamise tõttu, kuid neid rakendasid kohalikul tasandil kohalikud töötajad ja neid võis varieerida, arvestades eelkõige turutingimusi ning kohalikke õigusnorme.

446 Esiteks tuleb aga märkida, nagu hagejad sisuliselt tunnistavad, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 144 mainitud ettevõttesisene e-kirjavahetus leidis aset 13. ja 14. detsembri 1999. aasta kirjavahetusele Star Cargo alliansi vedajate vahel (vt eespool punkt 360) järgnenud kuudel, toimus kohe pärast kütuse lisatasu kehtestamist puudutavat teadet ja käsitles vastust, mis tuli anda pärast seda, kui Soome ekspediitorite ühendus oli hakanud vastu selle tasu kehtestamisele. Pealegi on selle kirjavahetuse allikaks hagejate peakontor. Nimelt tuleb tõdeda, et see oli hagejate peakontori töötaja, kes palus hagejate bürool Helsingis (Soome) võtta „lähedane mitteformaalne kontakt“ Lufthansa töötajaga seoses sellega, et Soome ekspediitorite ühendus oli hakanud kütuse lisatasule vastu. Just peakontor julgustas hagejate Helsingi bürood vastama ekspediitorite ühendusele, „viitamata seejuures teistele vedajatele, kuna see võib tekitada probleeme konkurentsiasutustega“.

447 Teiseks tuleb märkida, et 22. jaanuari 2001. aasta „sõbralik kohtumine“ ja BARIGi lennulasti komitee 17. novembri 2005. aasta koosolek, millele viidatakse vastavalt vaidlustatud otsuse põhjendustes 173, 174 ja 559, puudutasid vähemalt seda, kuidas Saksamaal rakendati peakontorite tasandil otsustatud kütuse lisatasu taseme muudatust. Ühelt poolt nähtub Martinairi ettevõttesisesest memost, mida on kirjeldatud eespool punktis 441 ja mis on kokkuvõtlikult esitatud selle otsuse põhjenduses 174, et 22. jaanuari 2001. aasta „sõbralikust kohtumisest“ – kuhu Lufthansa Aasia ja Austraalia müügijuht kutsus mitu konkurenti – nähtub, et „[Lufthansa] pidi vähendama kütuse lisatasu taset 1. veebruaril 2001, samas kui [Cargolux, Swiss, üks teine vedaja, KLM ja British Airways] säilitasid kütuse lisatasu taseme“. Selle otsuse põhjendustest 168–171 ja 182 nähtub aga, et neid vähendamisi, mida käesoleval juhul tuli Saksamaal rakendada, kohaldati ka laiemalt. Teiselt poolt puudutas BARIGi lennulasti komitee 17. novembri 2005. aasta koosolek muu hulgas Lufthansa teadet, et kütuse lisatasu vähendatakse alates 28. novembrist 2005. Vaidlustatud otsuse põhjendustest 552–556 ja 562 nähtub, et ka seda vähendamist kohaldati laiemalt.

448 Kolmandaks tuleb märkida, et BARIGi lennulasti komitee 3. septembri 2004. aasta koosolek, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 425, puudutas mitut „aktuaalset teemat“, millega seoses Lufthansa teavitas teisi osalejaid teda puudutavatest „uudistest“. Nende teemade hulka kuulus ka kütuse lisatasu. Hagiavalduses täpsustavad hagejad, et küsimus oli kütuse lisatasu muudatustes.

449 Vaidlustatud otsuse põhjendus 411 puudutab e-kirja, millega Lufthansa edastas 19 päeva hiljem 16 vedajale, kellest mitu olid osalenud eespool punktis 448 kirjeldatud BARIGi lennulasti komitee koosolekul, oma teate kütuse lisatasu tõstmise kohta alates 4. oktoobrist 2004. Vaidlust ei ole selles, et selle e-kirja saatis Lufthansa Saksa müügijuht oma kohalikele kolleegidele.

450 Toimiku materjalidega püütakse siiski tõendada, et see e-kiri ei olnud üksnes kohaliku mõõtmega. Tegemist oli vähemalt püüdega tagada peakontorite tasandil otsustatud suurendamise kohalikku rakendamist. Nimelt ei nähtu vaidlustatud otsusest ega hagejate menetlusdokumentidest, et seda suurendamist ei tulnud kohaldada ka teistes riikides.

451 Vaidlustatud otsuse põhjendusest 409 nähtub vastupidi, et selle e-kirja saatmisele eelnenud päeval edastas CPA juht Belgias ettevõttesiseselt oma peakontorisse Lufthansa teate kütuse lisatasu suurendamise kohta ja märkis, et samal päeval toimub „lõplik arutelu „sektoriga“, et arutada suurendamise kuupäeva Belgias“. Samuti nähtub vaidlustatud otsuse põhjenduses 414 viidatud CPA ettevõttesisestest e-kirjadest, et „enamik kaubalennukite käitajaid Brüsselis [otsustas] suurendada [kütuse lisatasu] alates 1. oktoobrist 2004“, kuid pärast seda, kui SAC oli väljendanud oma kavatsust sama teha, tuletas tema peakontor talle meelde, et ta „peab valima kuupäevaks 4. oktoobri [2004]“ (vt eespool punkt 289).

452 Lisaks märkisid hagejad hagiavalduses, et samale Saksa müügijuhile saadeti kütuse lisatasu puudutavad teated, mille Lufthansa edastas neile ajavahemikus 2003–2004, sealhulgas vaidlustatud otsuse põhjenduses 411 mainitud teade.

453 Neljandaks tuleb märkida, et nagu hagejad hagiavalduses tunnistavad, oli vaidlustatud otsuse põhjenduses 584 viidatud e-kiri adresseeritud nende peadirektorile. Sellest põhjendusest nähtub samuti, et SACi kohalik töötaja, kes saatis selles e-kirjas hagejatele teavet erinevate vedajate kavatsuse kohta kehtestada ohutuse lisatasu, edastas need samuti oma peakontorile.

454 Tõsi on see, et erinevalt vaidlustatud otsuse põhjendustes 144, 173, 174, 559 ja 584 viidatud kontaktidest eelneb selle otsuse põhjenduses 584 viidatud e-kiri vedajate peakontorite tasandil tehtud otsusele ohutuse lisatasu kohta. See on siiski seletatav asjaoluga, et see e-kiri saadeti ajal, kui ei olnud veel kindel, kas ohutuse lisatasu kehtestatakse.

455 Viiendaks, vaidlustatud otsuse põhjendusest 372 nähtub, et selle otsuse põhjenduses 395 viidatud Singapuri BARi lennulasti alltoimkonna 23. juuli 2004. aasta koosolek kuulus arutelude raamesse, mis toimusid vedajate vahel 2004. aasta suvel nii peakontorite kui ka kohalikul tasandil uute käivituskünniste kehtestamise, kütusehinna uue tõusu ja kütuse lisatasu tõusu üle. Hagejad ei esita ühtegi tõendit, mis võiks selle tõlgenduse kahtluse alla seada.

456 Seega tugines komisjon õigesti vaidlustatud otsuse põhjendustes 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 viidatud kontaktidele, et tuvastada hagejate osalemine ühes ning vältavas rikkumises.

457 Ükski hagejate argumentidest ei sea seda järeldust kahtluse alla.

458 Esimesena tuleb märkida, et hagejatel ei ole alust väita, et komisjon oli kohustatud tõendama, et nendes neljas kontaktis osalenud füüsilised isikud kavatsesid igaüks oma seotuse tõttu nendes kontaktides vaidlusalusele kartellile kaasa aidata. Hagejad ei saa ka väita, et komisjon oli kohustatud tõendama, et nende kontaktide tõttu said puudutatud isikud teada „piiratud rühmas rakendatud kartellist“.

459 Väljakujunenud kohtupraktikas on märgitud, et ettevõtja, kes osales oma tegevusega ühes mitmeosalises rikkumises, mis vastab konkurentsivastase eesmärgiga kokkuleppe mõistele või kooskõlastatud tegevusele ELTL artikli 101 lõike 1 tähenduses ning mille eesmärk oli aidata kaasa rikkumise toimepanemisele tervikuna, võib olla ühtlasi vastutav sama rikkumise raames teiste ettevõtjate poolt toime pandud tegevuse eest kogu selle aja jooksul, mil ta selles rikkumises osales. See on nii juhul, kui on tõendatud, et kõnealune ettevõtja nõustus oma tegevusega panustama kõigi osavõtjate ühistesse eesmärkidesse ja et ta oli teadlik teiste ettevõtjate poolt samadel eesmärkidel kavandatavast või ellu viidud õigusvastasest tegevusest või et ta võis seda mõistlikult ette näha ja oli valmis seda riski võtma (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika)

460 Seega võib ettevõtja olla osalenud otse kõigis konkurentsivastastes tegevustes, mis moodustavad ühe ja vältava rikkumise ning millisel juhul on komisjonil õigus võtta ettevõtja vastutusele kogu selle tegevuse eest ja seega kogu nimetatud rikkumise eest. Võimalik on ka see, et ettevõtja osales otse ainult osas ühe ja vältava rikkumise moodustavatest konkurentsivastastest tegevustest, kuid ta oli teadlik kogu muust kavandatavast õigusvastasest tegevusest või teiste kartellis osalejate poolt sellise tegevuse elluviimisest samadel eesmärkidel või võis seda mõistlikult ette näha ja oli valmis seda riski võtma. Sellisel juhul on komisjonil samuti õigus ettevõtjale omistada vastutus kogu niisuguses rikkumises seisneva konkurentsivastase tegevuse eest ning selle tulemusel kogu rikkumise eest (6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 43).

461 Sellest tuleneb, et ühes ja vältavas rikkumises osalemiseks peavad esinema kolm tingimust, nimelt ühist eesmärki taotlev tervikplaan, ettevõtja tahtlik panus sellesse plaani ja asjaolu, et ta oli (tõendatult või eeldatavalt) teadlik teiste osaliste rikkumistest, milles ta ise otse ei osalenud (vt 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Putters International *vs.* komisjon, T-211/08, EU:T:2011:289, punkt 35; vt samuti 13. juuli 2018. aasta kohtuotsus Stührk Delikatessen Import *vs.* komisjon, T-58/14, ei avaldata, EU:T:2018:474, punkt 118 ja seal viidatud kohtupraktika).

462 Seevastu ei olnud sugugi vajalik, et sama saaks öelda kõigi asjasse puutuvate füüsiliste isikute puhul.

463 Teisena, mis puudutab asjaolu, et teatud vedajatele, kes osalesid vaidlustatud otsuse põhjendustes 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 viidatud kontaktides, ei heidetud ette nendes osalemist, siis tuleb meenutada, et nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 845, ei pea iga komisjoni esitatud tõend tingimata kinnitama, et rikkumise iga osa on toime pandud. Piisab, kui institutsiooni esitatud kaudsed tõendid, mida hinnatakse tervikuna ja mille erinevad osad võivad üksteist vastastikku kinnitada, vastavad sellele nõudele (vt 16. novembri 2011. aasta kohtuotsus Sachsa Verpackung *vs.* komisjon, T-79/06, ei avaldata, EU:T:2011:674, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika).

464 Seega märkis komisjon põhjendatult vaidlustatud otsuse põhjenduses 716, et ta „ei omista tingimata sama väärtust igale põhjendusele […] ega selles sisalduvale individuaalsele tõendile“ ja et „viidatud põhjendused olid pigem osaks tõendite globaalsest tervikust, millele ta tugines ja mida tuli selles kontekstis hinnata“.

465 Ei ole aga tõendatud, et komisjonil oli nende kontaktidega seotud vedajate suhtes olemas kaudsete tõendite kogum, mis oli võrreldav sellega, mis tal oli hagejate suhtes.

466 Kolmandana, eespool punktis 363 esitatutega analoogsetel põhjustel ei saa hagejad tugineda sellele, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 144 ja 584 nimetatud kontaktidel puudus mõju nende tegevusele.

467 Eeltoodust tulenevalt tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata.

f) Viies väiteosa, mis puudutab vigu, kuna mahtude broneerimise kokkulepetega seotud kontaktid lisati ühe ja vältava rikkumise alla

468 Hagejad väidavad, et komisjon tegi faktivea ja rikkus õigusnormi, kui ta järeldas, et Lufthansa kollektiivsed e-kirjad, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495, olid osa ühest ning vältavast rikkumisest, kuigi need puudutasid kütuse lisatasu kohaldamist Lufthansa ja teiste lennuettevõtjate vahel sõlmitud mahtude broneerimise kokkulepete alusel.

469 Esimesena on hagejate sõnul võimalik leida tõendeid nende kokkulepete olemasolu ja tingimuste kohta üksnes sellistes dokumentides, millega nad ei saa tutvuda ning mille esitamist nad esimese väite raames taotlesid, nimelt Lufthansa leebema kohtlemise taotlused ja teiste ettevõtjate vastused vastuväiteteatisele. Hagejate tõlgendust kinnitavad väidetavalt siiski järgmised kolm asjaolu. Esiteks saatis need e-kirjad 2005. aasta märtsist augustini Lufthansa talitus, mille ülesanne oli määrata kindlaks hinnad selliste vedajate „võrgustiku“ talituste töötajatele, kes hankisid temalt mahtusid. Nende talituste ülesanne on aga hallata lennuettevõtjate vahel mahtude broneerimise kokkuleppeid ning need ei ole üldjuhul seotud lisatasude hindade või nende kehtestamisega. Teiseks nimetas Lufthansa nende e-kirjade adressaate väljendiga „[l]ugupeetud partnerid“. Kolmandaks on Lufthansa ja nende e-kirjade adressaatide vahel mahtude broneerimise kokkulepete olemasolu ainus usutav selgitus sellele, miks e-kirja adressaadid vahetusid.

470 Teisena ei tõendanud komisjon, et Lufthansa Cargo e-kirjad, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495, kuulusid ühe ning vältava rikkumise alla.

471 Ühest küljest ei täida komisjon oma tõendamiskoormist ega põhjenda piisavalt vaidlustatud otsust, kuna ta ei vasta ühelegi hagejate esitatud argumendile ega tõendile. Need argumendid ja tõendid näitavad, et nende e-kirjade ja vaidlusaluse kartelli raames toimunud teabevahetuse vahel puudus igasugune olemuslik ning vastastikune seos. Kõigepealt saadeti Lufthansa e-kirjad, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495, iga kord kümnele kuni 12 vedajale, kellest ükski ei kuulunud „piiratud rühma“ ja kellest enam kui poolt ei loetud vaidlusaluses kartellis osalejaks. Seejärel vastutasid töötajad, kellele need e-kirjad olid adresseeritud, mahtude broneerimise kokkulepete haldamise eest. Hagejate töötaja, kellele need e-kirjad olid adresseeritud, ei saanud pealegi ühtegi muud e-kirja, mida komisjon nende vastu süüstava tõendina kasutas. Lõpuks saadeti need e-kirjad, mis sisaldasid üksnes avalikult kättesaadavat teavet, samal ajal, kui 2005. aastal vedajate vahel sõlmitud mahtude broneerimise kokkulepetes kehtestati kütuse lisatasu.

472 Teisest küljest ei selgitanud komisjon, kuidas hagejate töötaja, kellele olid adresseeritud Lufthansa e-kirjad, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495, pidi kaasa aitama ühe ning vältava rikkumise toimepanemisele, kui ta sai passiivselt e-kirju, mis sisaldasid avalikke teateid kütuse lisatasu kohta, mille puhul esines õiguspärane äriline põhjendus.

473 Kolmandana ja igal juhul ei saanud vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495 viidatud Lufthansa e-kirjad mõjutada hagejate tegevust. Nimelt määrasid hagejad oma lisatasupoliitika kindlaks nende koostöö raames Lufthansaga, mis toimus erandi saanud alliansi raames. See koostöö toimus kahepoolsete e-kirjade vahetamise teel kahe lennuettevõtja peakontori vahel, mis olid alati eelnenud Lufthansa kollektiivsetele e-kirjadele.

474 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

475 Sellega seoses tuleb esiteks tõdeda, et sarnaselt ühe ja vältava rikkumisega seotud muude tegevustega puudutasid vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495 viidatud e-kirjad kõiki lennulastiteenused (üks teenus) ning kütuse lisatasu summat ja ajakava (konkurentsivastane eesmärk ja rikkumise ühekordne olemus). Nimelt oli kõikide nende e-kirjade eesmärk teavitada nende adressaate Lufthansa kavatsusest suurendada oma kütuse lisatasu alates kindlaksmääratud tulevasest kuupäevast.

476 Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei saa asuda seisukohale, et selle eesmärk oli üksnes tagada hüpoteetiliste mahtude broneerimise kokkulepete nõuetekohane täitmine.

477 Nimelt nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 482, et asjasse puutuvate kontaktide eesmärk oli vähemalt osaliselt vaidlusaluse kartelli toetamine. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 482 viitas komisjon ühe vedaja vastusele Lufthansa e-kirjale, millele on viidatud samas põhjenduses. Selles vastuses teavitab kõnealune vedaja Lufthansat: „Me andsime oma büroodele juhendid kohaldada seetõttu suurendamist.“

478 Toimikust ei selgu siiski, et see vastus kuulus kõnealuse vedaja ja Lufthansa vahel sõlmitud kaubanduskokkuleppe rakendamise alla. Asjaolu, et sellele vedajale ei esitatud süüdistust ja et ta jagas neid kavatsusi kahepoolselt, ei lükka seda järeldust ümber.

479 Lisaks nähtub kütuse lisatasu puudutavate kontaktide ajalisest järjestusest, et need Lufthansa kollektiivsed e-kirjad tõid kaasa rea toiminguid teiste vedajate poolt nende oma kütuse lisatasu kohta. Lufthansa 22. augusti 2005. aasta teatele (põhjendus 495) järgnesid niisiis samal või järgmisel päeval ettevõttesisesed kirjavahetused hagejate juures (põhjendus 496), Japan Airlinesis (põhjendus 497) ja ühes teises vedajas (põhjendus 498) seoses kütuse lisatasu suurendamisega.

480 Samuti tuginevad hagejad asjatult vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495 kirjeldatud kontaktide raames varjatud teabe avalikule laadile. Nimelt tuleb ühelt poolt meenutada, et avalikult kättesaadava teabe vahetamine rikub ELTL artikli 101 lõiget 1, kui see toetab muud konkurentsivastast mehhanismi (vt selle kohta 7. jaanuari 2004. aasta kohtuotsus Aalborg Portland jt *vs.* komisjon, 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, punkt 281).

481 Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 118, 121, 125, 706 ja 848 ning eespool punktidest 476 ja 478, oli see nii vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495 kirjeldatud kontaktide puhul.

482 Teiselt poolt tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495 kirjeldatud kontaktide raames ei piirdunud Lufthansa sellega, et edastas teavet, mis on avalikult kättesaadav oletuslike mahtude broneerimise kokkulepete pooltele. Lufthansa saatis neile hoopis kollektiivsed e-kirjad, mis avaldasid kõigile adressaatidele asjaomaste vedajate isikud (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 797) ning nende oletuslike kokkulepete alusel tasumisele kuuluva kütuse lisatasu summa ja ajakava.

483 Hagejad isegi ei väida, et sellised kollektiivsed kirjade saatmised olid nende oletuslike kokkulepete täitmiseks vajalikud, ning toimiku materjalid näivad tõendavat, et see ei olnud nii. Vaidlustatud otsuse põhjendusest 453 nähtub, et Lufthansa edastas 22. märtsil 2005 ühele nende oletuslike kokkulepete osalistest pressiteate, milles teatati kütuse lisatasu suurendamisest, mille ta oli varem saatnud oma „[l]ugupeetud partneritele“ kollektiivse e-kirjaga (põhjendus 450). Samuti nähtub hagiavalduse lisades A.59–A.61 esitatud e-kirjadest, et SAC teatas hagejatele kahepoolselt oma kavatsusest suurendada kütuse lisatasu, mida nad pidid tasuma nende sõlmitud mahtude broneerimise kokkulepete alusel.

484 Teisena tuleb märkida, et nendest neljast e-kirjast kolme saatja (vaidlustatud otsuse põhjendused 446, 482 ja 495) on Lufthansa töötaja, keda hagejad ise kirjeldavad kui „ülemaailmse [ühe ja vältava rikkumise] ilmselgelt keskset elementi“ ning „[Lufthansa] põhitöötajat piiratud rühmas“. Nendest e-kirjadest neljanda saatja (vaidlustatud otsuse põhjendus 450) oli Lufthansa hinnakujunduse direktor. Ühelt poolt oli tema aga seotud veel vähemalt ühe vaidlusaluse kontaktiga (vaidlustatud otsuse põhjendus 455). Teiselt poolt nähtub vaidlustatud otsuse põhjenduses 457 viidatud 7. aprilli 2005. aasta e-kirjast, et Lan Airlinesi hinnapoliitika direktor palus ühel tema kolleegil temaga ühendust võtta, et arutada kütuse hinnaindeksit.

485 Seevastu on tõsi, et hagejate töötaja, kellele saadeti vaidlustatud otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ja 495 viidatud Lufthansa e-kirjad, ei osalenud muudes tegevustes, mis komisjoni järelduse kohaselt on osa ühest ja vältavast rikkumisest. See ei ole siiski piisav, et tõendada, et need e-kirjad ei kuulunud ühe ja vältava rikkumise alla. Ühest küljest on niisiis osaliselt kattuvad nende e-kirjade teised adressaadid ja need füüsilised isikud, kes osalesid muudes tegevustes, mille kohta järeldati, et need kuuluvad sellesse rikkumisse. Täpsemalt osales Lan Airlinesi töötaja, kellele saadeti vaidlustatud otsuse põhjenduses 495 viidatud e-kiri, vaidlusalustes kontaktides, mida on kirjeldatud sama otsuse põhjenduses 474.

486 Teisest küljest tuleb meenutada, et erinevatesse vaidlusalustesse tegevustesse kaasatud füüsiliste isikute samasus ei ole ühe ja vältava rikkumise tuvastamiseks vajalik. Seotud ettevõtjate samasus ei ole muuseas samuti vajalik (vt eespool punkt 316).

487 Kolmandana tuleb tõdeda, et meetodit, mille kohaselt Lufthansa teavitas kollektiivsete e-kirjadega mitut vedajat oma kavatsusest kütuse lisatasu taset peatselt muuta, ei kasutatud üksnes nendes kontaktides, mille eesmärk oli hagejate väitel mahtude broneerimise kokkulepete täitmine. Lufthansa toimis nimelt samamoodi ka muudes kontaktides nii peakontori tasandil (vaidlustatud otsuse põhjendused 279 ja 346) kui ka kohalikul tasandil (vaidlustatud otsuse põhjendused 313 ja 507).

488 Neljandana, mis puudutab asjaolu, et nende e-kirjade saatmine langes kokku lisatasu lisamisega mahtude broneerimise kokkulepetesse, siis tuleb märkida, et need on samaaegsed mitme muu vaidlusaluse kontaktiga, mille puhul ei ole väidetud, et nende eesmärk oli selliste kokkulepete täitmine.

489 Mis puudutab käesoleva väiteosa raames esitatud etteheidet, et ei ole esitatud põhjendusi, siis tuleb meenutada, et ELTL artikli 296 ja harta artikli 41 lõike 2 punkti c kohaselt peavad komisjoni otsused olema põhjendatud.

490 Põhjendused peavad vastama asjaomase akti laadile ning neist peab selgelt ja üheselt nähtuma akti vastu võtnud institutsiooni arutluskäik, mistõttu huvitatud isikutel oleks võimalik mõista võetud meetme põhjendusi ning pädeval kohtul teostada oma kontrolli (vt selle kohta 29. septembri 2011. aasta kohtuotsus Elf Aquitaine *vs.* komisjon, C-521/09 P, EU:C:2011:620, punkt 147).

491 Põhjendamiskohustuse täitmist hinnates tuleb arvestada juhtumi asjaolusid, eelkõige akti sisu, põhjenduste laadi ja selgituste saamise huvi, mis võib olla akti adressaatidel või muudel isikutel, keda akt otseselt ning isiklikult puudutab ELTL artikli 263 neljanda lõigu tähenduses. Ei ole nõutud, et põhjenduses täpsustataks kõiki asjaga seotud fakte ja õiguslikke üksikasju, kuna vastates küsimusele, kas otsuse põhjendused vastavad ELTL artikli 296 ja harta artikli 41 lõike 2 punkti c nõuetele, tuleb lisaks akti sõnastusele hinnata selle konteksti ning kõiki asjaomast valdkonda reguleerivaid õigusnorme (29. septembri 2011. aasta kohtuotsus Elf Aquitaine *vs.* komisjon, C-521/09 P, EU:C:2011:620, punkt 150, ning 13. detsembri 2016. aasta kohtuotsus Printeos jt *vs.* komisjon, T-95/15, EU:T:2016:722, punkt 45).

492 Käesolevas asjas esitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 107–112 „[k]artelli aluspõhimõtted ja struktuuri“ ning kirjeldas selle otsuse põhjendustes 118–120 kütuse lisatasuga seotud kontakte, mis hõlmasid muu hulgas avalikke andmeid levitavaid e-kirju, sealhulgas vedajatele, keda ei süüdistatud. Selle otsuse põhjendustes 869–883 selgitas ta põhjuseid, miks ta järeldas, et esines üks rikkumine. Sama otsuse põhjenduses 719 analüüsis ta tõendeid, mida kasutati hagejate vastu seoses ühe ja vältava rikkumise osaga, mis on seotud kütuse lisatasuga, sealhulgas tõendeid, mis on esitatud kõnealuse otsuse põhjendustes 446, 450, 482 ning 495.

493 Võttes arvesse ka asjakohast kohtupraktikat ja nagu nähtub pealegi käesoleva väiteosa raames esitatud sisulistest argumentidest (vt eespool punktid 475–488), oli neil asjaoludel hagejatel lihtne mõista, miks komisjon järeldas, et need tõendid kuuluvad ühe ja vältava rikkumise alla vaatamata haldusmenetluses esitatud argumentidele, ning Üldkohtul lihtne oma kontrolli teostada.

494 Järelikult tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata.

495 Neil asjaoludel, kui oletada, et hagejad soovisid käesoleva väiteosa raames korrata oma taotlust esitada Lufthansa leebema kohtlemise taotlused ja teiste ettevõtjate vastused vastuväiteteatisele, tõdeb Üldkohus, et nende esitamine ei saa olla käesoleva väiteosa uurimise seisukohast üldse tarvilik ning et seega ei ole menetlust korraldava meetmena vaja nõuda komisjonilt nende esitamist.

g) Kuues väiteosa, mis puudutab vigu kolmandates riikides toimunud kontaktide hindamisel

496 Hagejad väidavad, et komisjon tegi faktivea ja rikkus õigusnormi, kui ta hõlmas ühe ning vältava rikkumise alla hagejate tegevuse EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel. Hagejad esitavad selle väite toetuseks sisuliselt viis etteheidet. Need etteheited puudutavad esiteks suveräänsuse ja mittesekkumise põhimõtete rikkumist, teiseks vigu riiklike piirangute hindamisel, mida hagejatele mitmes kolmandas riigis kohaldati, kolmandaks vigu ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamisel tegevusele, mis on seotud saabuvate liinidega enne 1. maid 2004, ning EÜ-Šveitsi

õhutranspordilepingu artikli 8 kohaldamisel tegevusele, mis on seotud liidu–Šveitsi liinidega enne 1. juunit 2002, neljandaks vigu Šveitsis toimunud tegevuse hindamisel ja viiendaks viga selles, et ühe ning vältava rikkumise alla lisati hagejate tegevus kolmandates riikides.

1) Esimene etteheide, et on rikutud suveräänsuse ja mittesekkumise põhimõtteid

497 Hagejad heidavad komisjonile sisuliselt ette, et ta rikkus suveräänsuse põhimõtet, mis on esitatud 7. detsembril 1944 Chicagos (Ameerika Ühendriigid) alla kirjutatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklis 1, ning mittesekkumise põhimõtet, kohaldades kindla mõju kriteeriumi, et karistada kolmandates riikides aset leidnud ja rakendatud tegevuse eest, mida need riigid otsustasid lubada neile omastel poliitilistel põhjustel.

498 Komisjon ei ole käesoleva etteheite kohta sõnaselget seisukohta võtnud.

499 Rahvusvaheline tavaõigus tunnustab põhimõtet, mille kohaselt on igal riigil täielik ja eranditu suveräänsus oma õhuruumi üle (21. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Air Transport Association of America jt, C-366/10, EU:C:2011:864, punktid 103 ning 104). See põhimõte on kodifitseeritud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni artiklis 1, millele hagejad oma kirjalikes märkustes tuginevad.

500 Rahvusvaheline tavaõigus tunnistab samuti mittesekkumise põhimõtet. See põhimõte, mida nimetatakse ka mittevahelesegamise põhimõtteks, puudutab iga sõltumatu riigi õigust välise sekkumiseta oma asju ajada ning on tihedalt seotud riikide suveräänse võrdsuse põhimõttega (16. oktoobri 2014. aasta kohtuotsus LTTE *vs.* nõukogu, T-208/11 ja T-508/11, EU:T:2014:885, punkt 69).

501 Isegi kui hagejad võivad Üldkohtus tugineda õhuruumi suveräänsuse ja mittesekkumise põhimõtetele, tuleb märkida, et komisjon ei rikkunud neid põhimõtteid mingil viisil, kohaldades kindla mõju kriteeriumi, et karistada kolmandates riikides toimunud ning rakendatud tegevuse eest, mida need riigid otsustasid lubada neile omastel poliitilistel põhjustel. ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamine tegevusele, mille vahetu ja oluline mõju EMPs on ootuspärane, on nimelt põhjendatud rahvusvahelise avaliku õiguse seisukohast (vt 12. juuli 2018. aasta kohtuotsus Viscas *vs.* komisjon, T-422/14, ei avaldata, EU:T:2018:446, punkt 101 ja seal viidatud kohtupraktika) ning seetõttu ka õhuruumi suveräänsuse ja mittesekkumise põhimõtte seisukohast.

502 Eespool punktidest 149–237 nähtub, et oli ootuspärane, et ühel ja vältaval rikkumisel on siseturul ning EMPs oluline ja vahetu mõju.

503 Käesolev etteheide tuleb seega tagasi lükata.

2) Teine etteheide, mille kohaselt on tehtud vigu nende riiklike piirangute hindamisel, mida hagejatele mitmes kolmandas riigis kohaldati

504 Vaidlustatud otsuse põhjendustest 972–1021 nähtub kõigepealt, et hindamaks, kas esineb riiklik piirang, mida süüdistatud vedajatele mitmes kolmandas riigis kohaldati, analüüsis komisjon nende RLLide ulatust, mille on sõlminud kaks riiki, et määrata kindlaks tingimused, mille kohaselt teenindavad selleks määratud vedajad ühte või mitut lennuliini. Ta märkis muu hulgas, et käesolevas asjas kõne all olevaid RLLide sätteid ei kohaldatud lepingupoolte poolt, kelle territooriumil süüdistatud vedajad panid toime ühe ja vältava rikkumise. Seejärel, olles

analüüsinud mitme kolmanda riigi ja territooriumi – nimelt Hongkongi, Jaapani, India Vabariigi, Tai Kuningriigi, Singapuri Vabariigi, Korea Vabariigi ja Brasiilia Liitvabariigi – õigusnorme ning halduspraktikat, välistas komisjon seejärel selle, et mis tahes riiklik piirang võiks õigustada ELTL artikli 101 kohaldamata jätmist süüdistatud vedajate tegevusele.

505 Hagejad väidavad, et selles arutluskäigus on tehtud mitu viga.

506 Ühelt poolt väidavad nad seoses lennulastiteenustega, et kolmanda riigi poolt loa saanud tegevuse karistamine liidu konkurentsieeskirjade alusel rikub õiguskindluse põhimõtet, 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artiklit 59 ning ELTL artiklit 351, kuna eirati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määruses (EÜ) nr 847/2004 lennuliikluse lepingute läbirääkimise ja rakendamise kohta liikmesriikide ja kolmandate riikide vahel (ELT 2004, L 157, lk 7; ELT eriväljaanne 07/08, lk 193) sätestatud menetlust.

507 Teiselt poolt, mis puudutab SAS Cargo tegevust seoses Hongkongist, Jaapanist ja Taist lähtuvate lennulastiteenustega, siis väidavad hagejad sisuliselt, et komisjon hindas hagejate esitatud tõendeid ja argumente ebaadekvaatselt ning kohaldas seetõttu vääralt ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 tegevuse suhtes, mis tegelikult oli hõlmatud RLLidega, mis olid sõlmitud nende kolmandate riikide ja „Skandinaavia riikide“ vahel, ja/või kohalike õigusnormidega. Mis puudutab SAS Cargo tegevust seoses Indiast, Singapurist, Lõuna-Koreast ja Brasiiliast lähtuvate lennulastiteenustega, siis ei viinud komisjon tegelikult läbi kohaldatavate seaduste ja praktikate hindamist, kui ta analüüsis õiguskordasid, mistõttu tema otsus põhineb valedel või tõendamata väidetel.

508 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

509 Sellega seoses tuleb meenutada, et ELTL artikli 101 lõikes 1 on silmas peetud vaid konkurentsivastast tegevust, mille ettevõtjad omal algatusel läbi viisid. Kui ettevõtjatele on konkurentsivastane tegevus riigisiseste õigusnormide alusel kohustuslik või kui need õigusnormid moodustavad õigusliku raamistiku, mis välistab igasuguse ettevõtjatevahelise konkureerimise võimaluse, ei ole ELTL artikkel 101 kohaldatav. Sellises olukorras ei ole konkurentsipiirangu põhjuseks ettevõtjate sõltumatu tegevus, mis on selle sätte eeldus (vt 11. novembri 1997. aasta kohtuotsus komisjon ja Prantsusmaa *vs.* Ladbroke Racing, C-359/95 P ja C-379/95 P, EU:C:1997:531, punkt 33 ning seal viidatud kohtupraktika).

510 Seevastu juhul, kui riigisisesed õigusnormid jätavad võimaluse konkurentsiks, mida ettevõtjate autonoomne tegevus võib takistada, piirata või kahjustada, võib kohaldada ELTL artiklit 101. Kui puudub siduv õigusnorm, mis näeb ette konkurentsivastase tegevuse kohustuse, saab komisjon järeldada, et uuritavad ettevõtjad ei ole iseseisvad, üksnes juhul, kui objektiivsete, asjasse puutuvate ja kokkulangevate tõendite alusel ilmneb, et riiklikud ametiasutused sundisid ühepoolselt neid selliselt tegutsema, avaldades neile vastupandamatut survet, näiteks ähvardades võtta riiklikud meetmed, mis võivad neile suurt kahju põhjustada (vt 11. detsembri 2003. aasta kohtuotsus Minoan Lines *vs.* komisjon, T-66/99, EU:T:2003:337, punktid 177 ja 179 ning seal viidatud kohtupraktika).

511 Kohtupraktika kohaselt ei ole see nii, kui seaduse või tegevusega üksnes õhutatakse ettevõtjaid iseseisvale konkurentsivastasele tegevusele või hõlbustatakse seda (vt selle kohta 14. detsembri 2006. aasta kohtuotsus Raiffeisen Zentralbank Österreich jt *vs.* komisjon, T-259/02–T-264/02 ja T-271/02, EU:T:2006:396, punkt 258).

512 Lõpuks nähtub kohtupraktikast, et asjaomased ettevõtjad peavad tõendama, et riigi seadus või tegevus oli sellist laadi, mis võttis neilt igasuguse sõltumatuse oma kaubanduspoliitika valikul (vt selle kohta 7. oktoobri 1999. aasta kohtuotsus Irish Sugar *vs.* komisjon, T-228/97, EU:T:1999:246 punkt 129). Nimelt peab ametiasutus, kes väidab konkurentsieeskirjade rikkumist, seda tõendama ja ettevõtja, kes väidab vastu nende eeskirjade rikkumise tuvastamisele, peab tõendama, et selle eeskirja kohaldamise tingimused, mille vastu ta väite esitab, on täidetud, mistõttu see ametiasutus peab seega kasutama muid tõendeid (vt 16. veebruari 2017. aasta kohtuotsus Hansen & Rosenthal ja H&R Wax Company Vertrieb *vs.* komisjon, C-90/15 P, ei avaldata, EU:C:2017:123, punkt 19 ning seal viidatud kohtupraktika).

513 Need kaalutlused kehivad samamoodi nii liikmesriigi või EMP lepingu osalisriigi seadustele ja tegevusele kui ka kolmanda riigi seadustele ja tegevusele (vt selle kohta 30. septembri 2003. aasta kohtuotsus Atlantic Container Line jt *vs.* komisjon, T-191/98 ja T-212/98–T-214/98, EU:T:2003:245, punkt 1131), nagu nähtub sisuliselt vaidlustatud otsuse 1435. joonealusest märkusest.

514 Neid kaalutlusi arvestades tuleb uurida, kas hagejatel on alust väita, et komisjon on teinud vigu, analüüsides õigusnorme, mida kohaldatakse Hongkongist, Jaapanist ja teistest kõnealustest kolmandatest riikidest väljuvatele lendudele.

515 Sellega seoses tuleb meenutada, et eespool punktis 115 tõdeti, et komisjon tegi vea, keeldudes võimaldamast hagejatel tutvuda vaidlustatud otsuse põhjendustes 977–979, 1003, 1005 ja 1006 viidatud vastuväiteteatise vastuste lõikudega, ning et järelikult tuleb need tõendid nimetatud otsuse põhjendatuse analüüsimisel süüstavate tõenditena kõrvale jätta.

i) Hongkong

516 Vaidlustatud otsuse põhjendused 976–993 käsitlevad ühelt poolt RLLe, millele on alla kirjutanud Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkond, ja teiselt poolt Hongkongi õiguskorda. Nende põhjenduste järel leidis komisjon, et Hongkongis asuvatele vedajatele ei pandud mingit nõuet tariifide üle läbi rääkida.

517 Esimesena tunnistas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 981–986, et RLLid, millele kirjutas alla Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkond, nõuavad enamikul juhtudel, et ametiasutused (nimelt DAC) peavad heaks kiitma osalisriikide määratud vedajate poolt arvetel esitatud tariifid, ja lubavad määratud vedajate vahel eelnevaid konsultatsioone hindade üle. Nimetatud otsuse kohaselt ei nõudnud siiski need RLLid kordagi seda tüüpi konsultatsioone enne heakskiidu taotlemist.

518 Selle järelduse toetuseks kordas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 983 mitme RLLi standardklausli sõnastust, mis näeb ette järgmist:

„Käesoleva artikli lõikes 1 viidatud tariife võivad kokku leppida lennuettevõtjad, kes on määratud osalisriikide poolt ja kes soovivad, et need tariifid heaks kiidetakse, ja kes võivad konsulteerida teiste lennuettevõtjatega, kes tegutsevad samal liinil või selle osal, enne selliste tariifide ettepanekut tegemata. Miski ei takista siiski seda, et määratud lennuettevõtja pakub välja tariifi, ja miski ei keela lepinguosaliste lennundusasutustel kiita heaks kõiki tariife, kui see lennuettevõtja ei ole saanud teiste määratud lennuettevõtjate nõusolekut sellele tariifile või kui ükski teine määratud lennuettevõtja ei tegutse samal liinil.“

519 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 985 lisas komisjon, et näiteks RLL, mis oli sõlmitud Tšehhi Vabariigi ja Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkonna vahel, näitas, et ükski riik ei nõua vedajatelt, et nad arutaksid omavahel tariife.

520 Sellega seoses esitavad hagejad kaks argumenti. Esimese argumendi kohaselt ei tsiteerinud komisjon paljudes RLLides – millele on alla kirjutanud Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkond – sisalduva klausli lõiget 1, mis kehtestas lisatasu kollektiivse korra, samas kui teine argument tugineb asjaolule, et selle piirkonna põhiseadus näeb ette RLLide otsekohaldatavuse.

521 Esimese argumendi kohta tuleb märkida, et mitmes RLLis – mille osaline on Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkond – sisalduva klausli lõikest 1 ilmneb, et osalisriikide pädevad asutused peavad heaks kiitma määratud vedajate tariifid, võttes arvesse mitut asjakohast tegurit. Kuigi on sätestatud, et teiste vedajate tariifid kuuluvad nende tegurite hulka, ei ole siiski ette nähtud, et need tuleks kehtestada pärast asjaomaste ettevõtjate vahelist arutelu. Seega vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei saa eespool nimetatud klausli lõiget 1 mõista nii, et see kehtestab lisatasu kollektiivse süsteemi. Seetõttu tuleb hagejate esimene argument tagasi lükata.

522 Kuna see on tõendatud, siis ei ole vaja teha otsust teise argumendi kohta, mis puudutab RLLide otsekohaldatavust Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkonna põhiseaduse alusel. Nimelt kuna RLLid ei kehtesta lisatasu kollektiivset süsteemi, ei takista need komisjonil kohaldamast ELTL artiklit 101 või EMP lepingu artiklit 53 kõnealusele tegevusele riiklikust piirangust tuleneva kaitsevahendi alusel, sõltumata tegevuse õiguslikust väärtusest Hongkongis.

523 Lisaks tuleb märkida, et hagejad ei vaidle vastu sellele, et RLLide sätted, mis käsitlevad kindlatele liinidele määratud vedajate vahelisi arutelusid tariifide üle, ei saa lubada üldisi arutelusid tariifide üle mitme vedaja vahel, kes teenindavad erinevaid sihtkohariike kui need, millele viidatakse vaidlustatud otsuses.

524 Teisena, mis puudutab Hongkongi halduspraktikat, siis märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 987–989, et ei ole tõendatud, et DAC nõudis vedajatega konsulteerimist, et esitada kollektiivne taotlus tariifide heakskiitmiseks. Eelkõige ei ole ükski vedaja tõendanud, et DAC nõudis sõnaselgelt kollektiivsete taotluste esitamist.

525 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 992 järeldas komisjon ühest küljest kütuse lisatasu kohta, et DAC ei olnud nõus vastu võtma individuaalseid taotlusi kütuse lisatasu mehhanismi kohta, kuid et ta oli valmis võtma vastu individuaalseid taotlusi kindlasummalise kütuse lisatasu kohta, ning teisest küljest muude lisatasude kohta, et vedajad ei olnud väitnud, et DAC nõudis kollektiivsete taotluste esitamist.

526 Sellega seoses väidavad hagejad, et aastate 2000 ja 2006 vahel ei olnud DAC, kellel oli suur kaalutlusruum, valmis võtma vastu vedajate individuaalseid taotlusi kindlaksmääratud summaga kütuse lisatasu kohta. DAC kohustas seejärel BARi lennulasti alltoimkonda kokku leppima indeksil põhinevas kütuse lisatasu mehhanismis ning vaatas seetõttu läbi vaid kollektiivseid taotlusi, mis esitati pärast vedajatevahelisi arutelusid kohaldatavate tariifide üle. Alles siis, kui lisatasusid puudutavad uurimised 2006. aastal mitmes riigis algasid, hakkas DAC lõpuks heaks kiitma kütuse lisatasusid, mis ei kuulu indeksil põhineva mehhanismi alla. Ohutuse lisatasu summa kindlaksmääramine vastas samale korrale, kuni DAC otsustas 2004. aastal, et ohutuse lisatasu heakskiitu ei ole enam vaja taotleda. Hagejad esitavad oma väidete toetuseks mitu

asjaolu, eelkõige DACi 5. septembri 2008. aasta ja 3. septembri 2009. aasta kirjad komisjonile, väites samas, et komisjon ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et DAC oli saanud enne 14. aprilli 2006 kindlasummaliste kütuse lisatasude individuaalseid taotlusi ja neid heaks kiitnud.

527 Sellega seoses tuleb ühelt poolt märkida, et oma väidete toetuseks esitavad hagejad rea dokumente, mis ei pärine DACilt, vaid mille on koostanud nad ise või teised vedajad.

528 Esitatud dokumentide hulgas on mõned ajakirjandusartiklid, Hongkongi vedajate nõukogu veebiväljaanded või BARi lennulasti alltoimkonna koostatud dokumendid. Kuigi on tõsi, et need erinevad dokumendid viitavad sellele, et alates 1997. aastast on vedajad või Hongkongi ametiasutused võtnud meetmeid, et kehtestada indeksil põhinev kütuse lisatasu süsteem, või esinesid kollektiivsed taotlused, et DAC kiidaks heaks ohutuse lisatasu, ei viita siiski miski sellele, et vedajal oleks võimatu esitada DACile individuaalset taotlust kindlaksmääratud kütuse lisatasu või ohutuse lisatasu kohta.

529 Mis puudutab teiselt poolt DACi kirju komisjonile, siis tuleb märkida, et 5. septembri 2008. aasta kirjas on märgitud, et DAC nõudis aastatel 2000–2007, et kõik vedajad, kes soovivad kehtestada Hongkongist pärit kaubaveo suhtes lisatasu, peavad saama eelneva loa; et selles kontekstis leidis DAC, et kollektiivsed taotlused on ühtaegu tõhusad, mõistlikud ja seaduslikud, ning et selline praktika oli kooskõlas RLLidega, mille oli sõlminud Hiina Rahvavabariigi Hongkongi erihalduspiirkond. Asjaolu, et on täpsustatud, et kollektiivne taotlus on tõhus vahend lisatasude kohta taotluse esitamiseks, läbivaatamiseks ja heakskiitmiseks ning et DAC peab seda taotluse vormi Hongkongi puhul õiguspäraseks, ei anna tunnistust sellest, et Hongkongis kohaldatavad õigusnormid või haldustavad nõuaksid kollektiivseid taotlusi ja välistaksid lisatasudega seotud individuaalsed taotlused.

530 Samuti on 3. septembri 2009. aasta kirjas märgitud järgmist:

„Komisjoni jaoks peab olema täiesti selge, et mis puudutab indeksil põhinevat kütuse lisatasu mehhanismi lennulastile, siis me nõuame, et [BARi lennulasti alltoimkond] ja osalevad vedajad lepiksid kokku kollektiivsete taotluste üksikasjades, sealhulgas lisatasu summas, mille heakskiitu taotleti, tõendites, mis tuleb DACile taotluste põhjendamiseks esitada, ja ühtses mehhanismis, mida tuli kasutada lisatasu kindlaksmääramisel. DAC andis osalevatele vedajatele samuti volituse ja korralduse, et nad nõuaksid konkreetselt sisse heakskiidetud lisatasu. Lisaks andsime volituse BARi lennulasti alltoimkonnale ja nõudsime temalt, et ta esitaks DACile kinnitamiseks kõik muudatused kollektiivsetes taotlustes osalevate vedajate nimekirjas, ning märkisime selgelt, et need vedajad ei pidanud koguma [kütuse lisatasu] ilma DACi sõnaselge loata, mis on saadetud BARi lennulasti alltoimkonnale.“

531 Nii on selles kirjas vaid kirjeldatud DACi poolt nõutud tingimusi, kui BARi lennulasti alltoimkond ja vedajad kaaluvad kollektiivset taotlust, mis puudutab indeksil põhinevat kütuse lisatasu. Seevastu ei viita see kiri üldisele kohustusele esitada kollektiivne taotlus kütuse lisatasu kohta ega sellele, et ei ole võimalik esitada individuaalset taotlust kindlasummalise kütuse lisatasu kohta. Seega ei ole see vastuolus vaidlustatud otsuse põhjendusega 992, millest nähtub, et kollektiivsed taotlused, mis eeldasid vedajatevahelisi arutelusid, kehtestati vaid indeksil põhinevale kütuse lisatasu mehhanismile ning et individuaalsed taotlused kindlasummalise kütuse lisatasu kohta olid endiselt võimalikud.

532 Eelnevast tuleneb, et hagejad ei ole tõendanud, et Hongkongi seadus või selle ametiasutuste tegevus – sealhulgas nende sõlmitud RLLid – kohustas neid arutama oma hindu teiste vedajatega ja muutis võimatuks esitada DACile individuaalset taotlust kindlasummalise kütuse lisatasu kohta. Nad ei tõenda seega, et komisjon leidis vaidlustatud otsuses vääralt, et Hongkongi õigusnormid ei takistanud ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamist.

ii) Jaapan

533 Vaidlustatud otsuse põhjendused 995–1012 puudutavad ühelt poolt Jaapani poolt sõlmitud RLLe ja teiselt poolt Jaapani õigusnorme. Nende põhjenduste kohaselt leidis komisjon, et Jaapanis ei olnud vedajatele pandud mingit nõuet hindade üle läbi rääkida.

534 Esiteks, mis puudutab Jaapani sõlmitud RLLe, siis vaidlustatud otsuse põhjenduses 995 korratakse Madalmaade Kuningriigiga sõlmitud lepingus sisalduva klausli sõnastust, mis sisaldub ka teistes lepingutes ja milles on sätestatud:

„Võimaluse korral sõlmivad määratud lennuettevõtjad kokkulepped tariifide kohta, kohaldades IATA tariifimehhanismi. Kui see ei ole võimalik, lepivad määratud lennuettevõtjad tariifid kokku iga kindla liini kohta.“

535 Olles märkinud vaidlustatud otsuse põhjenduses 996, et ühe vedaja sõnul olid RLLides hinnakokkulepped nõutud, mitte aga lubatud, rõhutas komisjon otsuse põhjenduses 997, et Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigiga sõlmitud lepingut muudeti 2000. aastal protokolliga, mis nägi ette, et määratud vedajad ei pea enne heakskiidu taotlemist konsulteerima tariifide osas. Selle otsuse põhjendustes 1005–1008 on märgitud, et kuigi RLLidest nähtub, et teatud tingimustel peavad vedajad kokku leppima tariifides, piirduvad need arutelud rangelt kindlatele liinidele määratud vedajatega ega puuduta mingil juhul mitme vedaja üldisi arutelusid. Lõpuks ei väida RLLide osalised praktikas, et neid lepinguid kohaldatakse, mistõttu kohustused tulenevad pigem Jaapanis kehtivatest riigisisestest õigus- ja haldusnormidest, mida kinnitab asjaolu, et pooled väidavad, et kooskõlastamine oli nõutav kütuse lisatasu puhul, kuid mitte ohutuse lisatasu puhul.

536 Sellega seoses väidavad hagejad esiteks, et komisjon ei viidanud vaidlustatud otsuses esitatud standardklausli lõikele 1. Teiseks märgivad nad, et Jaapani põhiseaduses ja õigusnormides on ette nähtud RLLide otsekohaldatavus Jaapanis, mida ei sea kahtluse alla see, et Skandinaavia riigid ei kohalda tariifiklausleid. Kolmandaks väidavad nad, et Jaapani ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahel sõlmitud RLL ei puuduta neid.

537 Esiteks, mis puudutab väidet, et komisjon ei viidanud vaidlustatud otsuses esitatud standardklausli lõikele 1, siis tuleb märkida, et selles lõikes on loetletud tegurid, mida tuleb tariifide kindlaksmääramisel arvesse võtta, ja see näeb ette, et need määratakse kindlaks vastavalt selle artikli järgnevatele sätetele, milles see esineb. Seega ei nähtu sellest sättest ega vaidlustatud otsuses esitatud sättest, et RLLid kehtestavad vedajatele kohustuse kooskõlastada lisatasude kindlaksmääramist. Pealegi ei esita hagejad ühtegi põhjendatud argumenti, mis võiks tõendada vastupidist.

538 Teiseks tuleb märkida, et hagejad ei vaidle vastu sellele, et RLLide sätted, mis käsitlevad kindlatele liinidele määratud vedajate vahelisi arutelusid tariifide üle, ei saa anda luba pidada üldisi arutelusid tariifide kohta mitme vedaja vahel, kes teenindavad erinevaid sihtriike kui need, millele viidatakse vaidlustatud otsuses.

539 Kuna see on tõendatud, ei ole vaja teha otsust argumendi kohta, et RLLid on Jaapani põhiseaduse ja seaduste alusel otse kohaldatavad. Kuna RLLid ei kehtesta lisatasude kindlaksmääramisel vedajatele kooskõlastamise kohustust ja kuna need ei luba pidada üldisi arutelusid tariifide kohta mitme vedaja vahel, kes teenindavad erinevaid sihtriike, ei takista need komisjonil kohaldamast ELTL artiklit 101 ning EMP lepingu artiklit 53 kõnealusele tegevusele riiklikust piirangust tuleneva kaitsevahendi alusel, sõltumata nende õiguslikust väärtusest Jaapanis.

540 Kolmandaks ei oma tähtsust asjaolu, et Jaapani ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahel sõlmitud RLL ei puudutanud hagejaid, kuna järeldati, et olenemata viimati nimetatud lepingu sisust ei kehtesta teised Jaapani poolt allkirjastatud RLLid vedajatele kohustust kooskõlastada lisatasude kindlaksmääramist ega luba erinevaid sihtriike teenindava mitme vedaja vahelist üldist arutelu tariifide üle.

541 Teisena, mis puudutab Jaapani õigusnorme ja halduspraktikat, siis mainis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 998–1004 teatud sätteid Jaapani tsiviillennundusseadusest ning asjaomaste vedajate avaldusi Jaapani tsiviillennundusametile (edaspidi „JTA“). Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1009–1011 järeldas ta ühelt poolt, et sellest seadusest ei tulene otsesõnu, et tariifide kooskõlastamine oli kohustuslik, ja teiselt poolt, et süüdistatud vedajad ei olnud esitanud ühtegi tõendit, mis tõendaks, et selline kohustus tulenes JTA halduspraktikast. Lisaks ei ole vedajad väitnud, et selline kohustus võiks puudutada ohutuse lisatasu ja keeldumist lisatasudelt vahendustasu maksmast.

542 Sellega seoses väidavad hagejad, et nad esitasid tõendeid selle kohta, et JTA ei rahuldanud nende taotlusi kütuse lisatasu kohta, mille summa määrati kindlaks individuaalselt. Nad väidavad samuti, et pärast seda, kui 2000. aastal võeti vastu IATA resolutsioon, mis oli pühendatud konkreetselt Jaapanist väljuvatele lendudele kohaldatavale kütuse lisatasule, kiitis JTA 2001. aastal heaks riigisisestele vedajatele kütuse lisatasu mehhanismi, mida välismaised vedajad pidid järgima. Kõigepealt pidid riigisisesed vedajad esitama JTA-le taotluse kütuse lisatasu igasuguse muudatuse kohta. Seejärel pidid välismaised vedajad nõustuma uute tariifidega, esitades vastava taotluse JTA-le. Sama praktikat kohaldati ohutuse lisatasu puhul.

543 Tuleb märkida, et hagejate poolt oma väidete toetuseks esitatud tõendid ei ole JTA koostatud dokumendid, vaid nende endi koostatud dokumendid. Lisaks on osa neist dokumentidest komisjonile või Üldkohtule saadetud kirjad, millele ei ole lisatud ühtegi muud tõendit. Üks teine dokument on menetluskeelde tõlkimata teleks 2. detsembrist 1996, mis eelneb seega rohkem kui kolme aasta võrra rikkumise perioodi algusele. Veel üks tõend on dokument, mis on lisatud kütuse lisatasu suurendamise taotlusele ja mis ei tõenda, et JTA-le ei ole võimalik esitada individuaalset taotlust. Veel üks dokument näitab väidetavalt, et kütuse lisatasu kohaldamine oli välistatud Jaapanist väljuvate lendude puhul, et kaitsta kohalikku majandust, ilma et oleks rohkem selgitusi esitatud. Järelikult ei tõenda ükski neist dokumentidest riikliku piirangu olemasolu, mis õigustaks ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamata jätmist.

544 Mis puudutab hagejate esitatud muid tõendeid, siis ei tõenda ka need seda, et Jaapani õigusnormid või halduspraktika kehtestasid kooskõlastamise kütuse lisatasu taseme üle. Need tõendid põhinevad IATA resolutsioonil ja vedajate endi dokumentidel, mis parimal juhul tõendavad, et teatud vedajad esitasid kütuse lisatasu tasemeid puudutavaid taotlusi, millest mõned kiideti heaks, kuid ei tõenda, et neil oli kohustus nii tegutseda.

545 Seega, kuna ükski hagejate esitatud tõend ei näita sellise kohustuse olemasolu, ei saa need ümber lükata vaidlustatud otsuse põhjendustes 198, 244, 256, 391, 392, 488 ja 491 sisalduvat teavet, millest nähtub, et algatus esitada kollektiivseid taotlusi kütuse lisatasu kohta on omistatav vedajatele, mitte JTA-le.

546 Kolmandana, mis puudutab ohutuse lisatasu, siis väidavad hagejad kõigepealt, et nad tegutsesid sarnaselt kütuse lisatasuga nii, et nad ootasid, et riigisisesed vedajad esitaksid Jaapani ametiasutustele taotluse, enne kui nad ise esitasid taotluse, mis sisaldas sarnaseid tariife. Nad ei esita siiski ühtegi tõendit, mis võimaldaks neid väiteid kinnitada.

547 Seejärel väidavad hagejad, et asjaolud, millele komisjon tugineb, st vaidlustatud otsuse põhjendustes 597 ja 673 mainitud kontaktid, kuuluvad WOW alliansis toimuva mitmepoolse koostöö alla ning on seega hõlmatud 1996. aasta erandiga, ja viitavad selles osas nende kolmanda väite teise osa raames esitatud argumentidele. Vaidlustatud otsuse põhjendusest 1012 nähtub siiski, et komisjon tuvastas, et menetluse pooled ei väitnud, et neil oli kohustus ohutuse lisatasu kooskõlastada, viitamata neile kontaktidele. Järelikult on hagejate sellekohased argumendid käesoleva etteheite raames tulemusetud.

548 Hagejate argumendid ohutuse lisatasu kohta tuleb seega tervikuna tagasi lükata.

549 Eelnevast tuleneb, et hagejad ei ole tõendanud, et mõni Jaapani seadus või Jaapani ametivõimude tegevus, sealhulgas selle kolmanda riigi sõlmitud RLLid, kohustasid neid arutama oma tariife teiste vedajatega seoses kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu või lisatasudelt vahendustasu maksmisega. Nad ei tõenda seega, et komisjon leidis vaidlustatud otsuses vääralt, et Jaapani õigusnormid ei takistanud ELTL artikli 101 lõike 1 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldamist.

550 Samuti tuleneb eeltoodust, et ei ole tõendatud, et tulemus, milleni komisjon vaidlustatud otsuses jõudis, oleks olnud erinev, kui süüstava tõendina oleks kõrvale jäetud vastuväiteteatisele esitatud vastuste lõigud, mille kohta järeldati eespool punktis 124, et komisjon oli ekslikult keeldunud lubamast hagejatel nendega tutvuda. Nimelt oli komisjonil isegi ilma nende lõikudeta tema käsutuses olevate tõendite põhjal alust järeldada, et ELTL artikkel 101 ja EMP lepingu artikkel 53 on kohaldatavad süüdistatud vedajate tegevusele Hongkongis ning Jaapanis.

iii) Muud kolmandad riigid

551 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1013–1019 analüüsis komisjon India Vabariigis, Tai Kuningriigis, Singapuri Vabariigis, Korea Vabariigis ja Brasiilia Liitvabariigis kohaldatavaid õigusnorme. Ta märkis, et nende kolmandate riikide ja liidu liikmesriikide vahel sõlmitud RLLid nägid üldjuhul ette korra, mille alusel pädevad asutused kiidavad heaks vedajate tariifid. Seejärel leidis ta Tai Kuningriigi ja Singapuri Vabariigi osas, et kuigi asjasse puutuvad RLLid sisaldavad üldjuhul ka klauslit, mille kohaselt peaksid määratud vedajad võimaluse korral tariifid kokku leppima, ei hõlma need tariifisätted mitme ettevõtja vahelisi üldisi aruelusid tariifide üle, nagu on kõne all käesolevas asjas.

552 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1019 leidis komisjon, et „lähtudes Hongkongi ja Jaapanit […] puudutavast arutluskäigust“, ei olnud riiklikust piirangust tulenev kaitsevahend India, Tai, Singapuri, Lõuna-Korea ja Brasiilia puhul põhjendatud.

553 Komisjon täpsustas samas põhjenduses, et see analoogia oli kehtiv, kuna esiteks olid nendes kolmandates riikides kohaldatavates RLLides sätestatud tariifisätted piiratud kindlate liinidega ning need ei laienenud üldistele aruteludele tariifide kohta mitme vedaja vahel, kes tagasid teenuseid erinevatesse riiklikesse sihtkohtadesse, ja teiseks ei olnud tõendatud, et kohaldatavad õigus- ning haldusnormid nõudsid tariifide kooskõlastamist.

554 Hagejad väidavad, et komisjon ei uurinud piisavalt Indias, Tais, Singapuris, Lõuna-Koreas ja Brasiilias kohaldatavaid õigusnorme. Kõigepealt vaidlevad nad vastu piirangutele, mis on RLLides ette nähtud kindlatele liinidele määratud vedajate vahelistele aruteludele tariifide üle, viidates oma analüüsile Hongkongis ja Jaapanis kehtivate eeskirjade kohta, millest nähtub, et RLLide tariifiklauslite järgimine võib viidata lennuettevõtjatevahelisele tariifide kooskõlastamisele. Seejärel väidavad nad, et Tai kehtivad õigusnormid ja halduspraktika kohustasid vedajaid oma tariife kooskõlastama, tuginedes eelkõige Tai tsiviillennundusameti (edaspidi „DOA“) juhistele.

555 Esimesena, mis puudutab RLLe, siis viitavad hagejad argumentidele, mille nad esitasid Hongkongis ja Jaapanis kehtivate eeskirjade analüüsi raames tõendamaks, et nende lepingute standardklausli lõige 1, mis on ära toodud vaidlustatud otsuses, on aluseks korrale, mis kohustab vedajaid tariifide üle arutelusid pidama. Eespool punktides 521–523 ja 537–539 on tuvastatud, et hagejad ei ole tõendanud, et Hongkongis ja Jaapanis kehtivate RLLide kohaldamine oli aluseks kohalikele kordadele, mis sätestavad vedajatele kohustuse lisatasu üle läbirääkimisi pidada. Järelikult ei saa hagejad analoogia alusel tugineda oma sellekohastele märkustele, et vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjendustes 1013–1019 esitatud komisjoni analüüsi, mille kohaselt India Vabariigi, Tai Kuningriigi, Singapuri Vabariigi, Korea Vabariigi ja Brasiilia Liitvabariigi poolt sõlmitud RLLid ei saa takistada ELTL artikli 101 lõike 1 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldamist.

556 Teisena, mis puudutab riigiasutuste tegevust Tais, siis nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 396, et 2004. aasta augustis kohtusid mõned vedajad ja otsustasid esitada kollektiivse taotluse kütuse lisatasu suurendamiseks DOA-le, kusjuures Lufthansa märkis sellega seoses, et ta lootis, et „ühine lähenemine on tulemuslik“. Samuti nähtub selle otsuse põhjendusest 464, et 2005. aasta jaanuaris oli üks Tai lennuettevõtja juba teatanud DOA-le oma kütuse lisatasust ja et teised vedajad „arutasid seda küsimust“.

557 Nendest asjaoludest, mille tõesust hagejad ei ole vaidlustanud, nähtub, et 2004. aasta augustis näitasid teatud vedajad üles initsiatiivi tegutseda kollektiivselt, et saada DOA-lt luba kütuse lisatasu suurendada, ning et 2005. aasta jaanuaris sai DOA vastu võtta kütuse lisatasuga seotud individuaalseid taotlusi. Nendest nähtub ka, et vedajatel oli tegevusalane sõltumatus seoses küsimusega, kas nad peavad selles valdkonnas järgima riigisisese vedaja algatust. Komisjonil oli seega esmapilgul õigus leida, et ei ole tõendatud, et Tais kehtivad õigusnormid ja halduspraktika nõuavad tariifide kooskõlastamist.

558 Arvesse tuleb siiski võtta DOA juhendit, mis sisaldub 20. juuli 2005. aasta kirjas, mille hagejad esitasid nii haldusmenetluses kui ka Üldkohtus.

559 Sellest kirjast nähtub, et ühe vedaja taotlusele vastates otsustas DOA ajutiselt muuta Taist lähtuvatel liinidel kütuse lisatasu tariife, määrates kindlaks selle lisatasu määra ja ülempiiri, mis vastas toona IATA poolt aluseks võetud määradele, ning nõudis kõnealuselt vedajalt, et ta edastaks need ajutised hinnad kõigile vedajatele, et viimased rakendaksid sel viisil kokkulepitud muudatused.

560 Sellest juhendist nähtub seega, et vedajad pidid järgima DOA kehtestatud tariifide ajutist muutmist, millest kõnealune vedaja teatas.

561 Sellist juhendit vastu võttes ei piirdunud DOA kütuse lisatasu osas sellega, et õhutas hagejaid konkurentsivastaselt käituma või lihtsustas seda tegevust. Kehtestades kütuse lisatasu tariifid ja tehes need kohustuslikuks kõikidele vedajatele, lõi DOA õigusliku raamistiku, mis iseenesest kõrvaldas igasuguse võimaluse vedajatel konkureerida seoses kütuse lisatasu summa kindlaksmääramisega Taist väljuvatel lendudel.

562 Kõigest eeltoodust nähtub seoses Tais kohaldatavate õigusnormidega, et hagejad suutsid tõendada, ilma et komisjon oleks sellele tõhusalt vastu vaielnud, et alates 20. juulist 2005 on selle riigi ametiasutused loonud õigusliku raamistiku, mis iseenesest kõrvaldas igasuguse konkurentsi vedajate vahel seoses kütuse lisatasu kindlaksmääramisega Taist väljuvatel lendudel. Seevastu ei ole hagejad tõendanud, et Tai õigusnormid kõrvaldasid kõik konkurentsivõimalused ohutuse lisatasu osas või et kütuse lisatasu puhul olid kõik konkurentsivõimalused kõrvaldatud 20. juulile 2005 eelnenud ajavahemikus.

563 Järelikult tuleb vaidlustatud otsus tühistada osas, milles leiti, et ELTL artikli 101 lõige 1 ja EMP lepingu artikkel 53 olid kohaldatavad hagejate tegevusele seoses kütuse lisatasu kindlaksmääramisega Taist väljuvate lendude puhul alates 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006.

564 Lõpuks tuleb tagasi lükata hagejate argumendid õiguskindluse põhimõtte, 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artikli 59 ja ELTL artikli 351 rikkumise kohta. Need argumendid lähtuvad nimelt eeldusest, et komisjon eiras määruses nr 847/2004 ette nähtud menetlust. Hagejad ei ole aga selgitanud, millistel põhjustel oleks seda menetlust tulnud kohaldada ja kuidas komisjon seda eiras. Nad ei ole ka selgitanud, kuidas selle menetluse väidetav eiramine rikub käesoleval juhul õiguskindluse põhimõtet, rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artiklit 59 ja ELTL artiklit 351.

3) Kolmas etteheide, mille kohaselt on tehtud vigu ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamisel tegevusele, mis on seotud saabuvate liinidega enne 1. maid 2004, ja EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 kohaldamisel tegevustele, mis on seotud liidu–Šveitsi liinidega enne 1. juunit 2002

565 Hagejad heidavad komisjonile ette, et nende ühes ja vältavas rikkumises osalemise tõendamiseks tugines ta kontaktidele, mis olid seotud liinidega, millega seoses ei ole tal pädevust karistada ELTL artikli 101 lõike 1 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 rikkumise eest. Tegemist on vastavalt kontaktidega, mis puudutasid saabuvaid liine enne 1. maid 2004 (vaidlustatud otsuse põhjendused 135, 146, 237, 295, 587, 595–597, 618, 620, 660, 665 ja 673), ning kontaktidega, mis puudutasid liidu–Šveitsi liine enne 1. juunit 2002 (selle otsuse põhjendused 145 ja 204).

566 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

567 Kõigepealt tuleb meenutada, et ELTL artikli 103 lõige 1 annab Euroopa Liidu Nõukogule pädevuse võtta vastu määrusi või direktiive, mis on vajalikud ELTL artiklites 101 ja 102 sätestatud põhimõtete kohaldamiseks.

568 Selliste õigusnormide puudumisel on kohaldatavad ELTL artiklid 104 ja 105, mis kehtestavad liikmesriikide ametiasutustele kohustuse kohaldada ELTL artikleid 101 ja 102 ning piiravad komisjoni pädevust selles valdkonnas õigusega uurida liikmesriigi taotlusel või omal algatusel ning koostöös liikmesriikide pädevate asutustega, kes teda abistavad, nendes sätetes kehtestatud põhimõtete oletatavaid rikkumisi ja vajaduse korral pakkuda nende lõpetamiseks sobivaid vahendeid (30. aprilli 1986. aasta kohtuotsus Asjes jt, 209/84–213/84, EU:C:1986:188, punktid 52–54 ning 58).

569 Nõukogu võttis [ELTL] artikli [103] alusel 6. veebruaril 1962 vastu määruse nr 17, esimene määrus [ELTL] artiklite [101] ja [102] rakendamise kohta (EÜT 1962, 13, lk 204; ELT eriväljaanne 08/01, lk 3).

570 Nõukogu 26. novembri 1962. aasta määrusega nr 141, millega ei kohaldata nõukogu määrust nr 17 transpordisektori suhtes (EÜT 1962, 124, lk 2751), jäeti kogu transpordisektor määruse nr 17 kohaldamisalast välja (11. märtsi 1997. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, punkt 44). Neil asjaoludel, kuna puuduvad sellised õigusnormid, nagu on ette nähtud ELTL artikli 103 lõikes 1, jäid ELTL artiklid 104 ja 105 alguses õhutranspordile kohaldatavaks (30. aprilli 1986. aasta kohtuotsus Asjes jt, 209/84–213/84, EU:C:1986:188, punktid 51 ning 52).

571 Selle tulemusel jagati liikmesriikide ja komisjoni vahel pädevus kohaldada ELTL artikleid 101 ning 102, nagu on kirjeldatud eespool punktis 568.

572 Nõukogu võttis alles 1987. aastal ELTL artikli 103 lõike 1 alusel vastu määruse õhutranspordi kohta. Tegemist on määrusega nr 3975/87, millega anti komisjonile pädevus kohaldada ELTL artikleid 101 ja 102 õhutranspordile liidus asuvate lennujaamade vahel, välja arvatud rahvusvaheline õhutransport liikmesriigi ning kolmanda riigi lennujaamade vahel (11. aprilli 1989. aasta kohtuotsus Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, punkt 11). Viimaste suhtes jäävad kehtima ELTL artiklid 104 ja 105 (vt selle kohta 12. detsembri 2000. aasta kohtuotsus Aéroports de Paris *vs.* komisjon, T-128/98, EU:T:2000:290, punkt 55).

573 EMP lepingu 21. protokolli ettevõtjate suhtes kohaldatavate konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 1994, L 1, lk 181; ELT eriväljaanne 11/52, lk 63) jõustumine 1994. aastal laiendas seda korda EMP lepingus ette nähtud konkurentsieeskirjade rakendamisele, välistades seega selle, et komisjon võiks kohaldada EMP lepingu artikleid 53 ja 54 rahvusvahelisele õhutranspordile EMP osalisriikide, kes ei ole liidu liikmed, ning kolmandate riikide vahel.

574 Määrus nr 1/2003 ja EMP ühiskomitee 24. septembri 2004. aasta otsus nr 130/2004, millega muudetakse EMP lepingu XIV lisa (konkurents), protokolli nr 21 (ettevõtjate suhtes kohaldatavate konkurentsieeskirjade rakendamise kohta) ja lepingu protokolli nr 23 (mis käsitleb järelevalveasutuste vahelist koostööd) (ELT 2005, L 64, lk 57), mis selle määruse hiljem EMP lepingusse lisas, jätsid alguses selle korra puutumata. Selle määruse artikli 32 punktis c oli nimelt ette nähtud, et määrust „ei kohaldata [liidu] lennujaamade ja kolmandate riikide vahelise õhutranspordi suhtes“.

575 Nõukogu 26. veebruari 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 411/2004, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 3975/87 ning muudetakse määruseid (EMÜ) nr 3976/87 ning (EÜ) nr 1/2003 seoses ühenduse ja kolmandate riikide vahelise õhutranspordiga (ELT 2004, L 68, lk 1; ELT

eriväljaanne 07/08, lk 17), mille artikliga 1 tunnistati kehtetuks määrus nr 3975/87 ja mille artikliga 3 jäeti määruse nr 1/2003 artiklist 32 välja punkt c, anti komisjonile pädevus kohaldada ELTL artikleid 101 ja 102 liidu – kolmandate riikide vaheliste liinides suhtes alates 1. maist 2004.

576 EÜ-Šveitsi õhutranspordileping jõustus 1. juunil 2002. Sellest kuupäevast alates on komisjon pädev kohaldama selle lepingu artiklit 8 liidu–Šveitsi liinidele.

577 Käesolevas asjas ei ole poolte vahel vaidlust selles, et komisjon ei järeldanud vaidlustatud otsuse resolutsioonis ELTL artikli 101 rikkumist liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel enne 1. maid 2004 või EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 rikkumist EÜ–Šveitsi liinidel enne 1. juunit 2002.

578 Hagejad leiavad sisuliselt, et komisjon on vaidlustatud otsuses toime pannud rikkumise, viidates kontaktidele selliste liinide kohta, mis kõnealustel perioodidel ei kuulu väidetavalt tema territoriaalse pädevuse alla (vaidlustatud otsuse põhjendused 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595–597, 618, 620, 660, 665 ja 673), et tõendada hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises sellistel liinidel, mis tema pädevusse kuuluvad.

579 Kõigepealt tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 790–792, kus komisjon loetles hagejate vastu kasutatud tõendeid, ei võtnud komisjon nende suhtes arvesse selle otsuse põhjenduses 597 viidatud kontakti (vt eespool punkt 333).

580 Seda arvestades tuleb märkida, et toimikus asuvad tõendid ei kinnita täielikult tõlgendust, mis on antud eespool punktis 578 toodud kontaktide sisule ja mida hagejad Üldkohtus kaitsesid. Nende kontaktide puhul tuleb vahet teha ühelt poolt vaidlustatud otsuse põhjendustes 135 ja 596 viidatud kontaktidel ning teiselt poolt selle otsuse põhjendustes 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 viidatud kontaktidel. Hagejate sõnul puudutavad esimesed kontakte, mis puudutasid lihtsalt väljaspool liitu asuvaid vedajaid, samas kui teised puudutavad väljaspool liitu toimunud kontakte.

581 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 135 ja 596 viidatud kontakte, siis tuleb siiski märkida, et need puudutasid nii EMPs kui ka väljaspool EMPd asutatud vedajaid. Selle otsuse põhjenduses 135 viitas komisjon kontaktile, mis sai alguse SASi e-kirjast, mille adressaadid olid Lufthansa, veel kolm vedajat ja Air Canada. Selles e-kirjas väljendas SAS küll oma kahtlusi, kuid küsis teistelt ettevõtjatelt nende kavatsuste kohta kehtestada kütuse lisatasu, kuna kütuse hind ületas nn käivituskünnise, mille IATA oli kehtestanud resolutsiooni projektis, mis puudutas kütuse lisatasu kehtestamist. Nagu on märgitud eespool punktis 355, vastas üks vedaja, et ta on nõus SASiga, Lufthansa omakorda märkis järgmist:

„[K]a meil on kõhklused, kas teha seekord algatus. Kui mõned meie suurtest konkurentidest otsustavad seda teha, läheme sellega kaasa, kuid erineval viisil ja vähem tsentraliseeritult“.

582 Pealegi, nagu on märgitud eespool punktis 440, siis ilmneb vaidlustatud otsuse põhjendusest 144, et vähem kui kuu aega pärast põhjenduses 135 viidatud kontakti toimusid arutelud hagejate Soome kohaliku vastutava töötaja – kes nimelt küsis siseselt, et „[k]uidas asjad seekord L[ufthansas] arenevad“ – ja kolme teise süüdistatud vedaja vahel kütuse lisatasu kehtestamise teemal.

583 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 596 mainitakse 1. oktoobri 2001. aasta e-kirja, milles SAC teatas Lufthansale ja hagejatele, et kehtestab alates 8. oktoobrist kindlustuse ning ohutuse lisatasu. Sellele e-kirjale eelnes siiski kontakt, mille puhul ei vaidlustatud, et see puudutas EMP-siseseid liine. Tegu on vaidlustatud otsuse põhjenduses 584 viidatud kontaktiga. Nagu on selles põhjenduses kokku võetud, edastas selle kontakti raames SACi kohalik töötaja „Skandinaavias" hagejatele „konkurentide plaanid", sh AFi ja Lufthansa omad, kes „kõik kavandavad ohutuse lisatasu kehtestada, kuid kes eelistavad, et [hagejad] teeksid esimese sammu".

584 Mis puudutab kontakte, millega on seotud mitu EMPs asutatud vedajat, siis arvestades vaidlustatud otsuse põhjenduses 889 tuvastatud lisatasude üldist kohaldatavust ja konkreetsete tõendite puudumist, mis näitaksid, et need ei hõlmanud EMP-siseseid liine, ei saa asuda seisukohale, et need puudutasid üksnes liidu – kolmandate riikide vahelisi liine.

585 Seega ei ole hagejatel alust väita, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 135 ning 596 viidatud kontaktid puudutasid üksnes liine, mis ei kuulunud kõnealustel perioodidel komisjoni pädevusse ELTL artikli 101 või EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 rikkumise tuvastamiseks ja selle eest karistamiseks.

586 Mis puudutab aga vaidlustatud otsuse põhjendustes 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 viidatud kontakte, siis ei ole poolte vahel vaidlust selles, et need toimusid kolmandates riikides või vähemalt hõlmasid süüdistatud vedajate kohalikke töötajaid nendes riikides. Tuleb siiski märkida, et miski ei takistanud süüdistatud vedajatel sellistes riikides omavahel kooskõlastada või vahetada teavet EMP-siseste lennulastiteenuste kohta. Näiteks mainitakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 296 Qantase Singapuri kohaliku büroo ettevõttesisest e-kirja 18. veebruarist 2003, milles viidatakse sellele, et British Airways kehtestas teatavas summas kütuse lisatasu „Euroopas". Vaidlustatud otsuse põhjenduses 206 viidatakse samuti 19. novembri 2001. aasta e-kirjale, milles Hongkongi BARi lennulasti alltoimkonna president kutsus ühenduse liikmeid „andma teada, kas nende peakontoritel oli kavatsus vähendada või kaotada [kütuse lisatasu] ülemereturgudel".

587 Seda arvestades tuleb märkida, et käesoleva väiteosaga ei saa nõustuda, isegi kui kontaktid, mida mainitakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673, puudutasid üksnes liine, mis kõnealustel perioodidel ei kuulunud komisjoni pädevusse.

588 Sellega seoses tuleb meenutada, et komisjon võib tugineda rikkumisperioodile eelnenud kontaktidele, et kujundada olukorrast üldine ülevaade ja kinnitada seega teatud tõendite tõlgendust (8. juuli 2008. aasta kohtuotsus Lafarge *vs.* komisjon, T-54/03, ei avaldata, EU:T:2008:255, punktid 427 ning 428). Olukord on selline isegi siis, kui komisjonil ei olnud pädevust enne seda perioodi konkurentsiõiguste rikkumist tuvastada ja selle eest karistada (vt selle kohta 30. mai 2006. aasta kohtuotsus Bank Austria Creditanstalt *vs.* komisjon, T-198/03, EU:T:2006:136, punkt 89, ja 22. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Slovak Telekom *vs.* komisjon, T-458/09 ja T-171/10, EU:T:2012:145, punktid 45–52).

589 Vaidlustatud otsuse osas, mille pealkiri on „Kartelli aluspõhimõtted ja struktuur", märkis komisjon põhjenduses 107, et tema uurimise käigus tuvastati ülemaailmne kartell, mis põhines kahe- ja mitmepoolsete kontaktide võrgustikul, mis toimusid „erinevatel tasanditel asjaomastes ettevõtetes […] ja puudutasid teatud juhtudel erinevaid geograafilisi piirkondi".

590 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 109, 110, 876, 889 ja 1046 ning 1323. joonealuses märkuses täpsustas komisjon selle mitmetasandilise organisatsiooni töökorraldust. Komisjoni sõnul kujutasid lisatasud endast üldkohaldatavaid meetmeid, mis ei olnud eriomased ühele liinile, vaid mida tuli kohaldada kõigile liinidele ülemaailmsel tasandil. Lisatasusid puudutavaid otsuseid võeti üldjuhul vastu iga vedaja peakontori tasandil. Seega olid vedajate peakontorite vahel „vastastikused kontaktid", kui lisatasu taset tuli lähiajal muuta. Kohalikul tasandil toimus vedajate vahel kooskõlastamine ühelt poolt selleks, et paremini täita peakontorite juhendeid ja kohandada neid kohalike turutingimuste ning õigusaktidega, ja teiselt poolt selleks, et kooskõlastada ning rakendada kohalikke algatusi. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 111 täpsustas komisjon, et selleks kasutati vedajate esindajate kohalikke ühendusi, eelkõige Hongkongis ja Šveitsis.

591 Kõnealused kontaktid kuuluvad just sellesse konteksti. Esiteks puudutasid kõik need kontaktid tervikuna või osaliselt lisatasude kehtestamist või rakendamist Šveitsis (põhjendused 145 ja 204), Hongkongis (põhjendused 237, 587, 618, 620, 660 ja 665), Singapuris (põhjendused 146 ja 295) või Jaapanis (põhjendus 673) või üldisemalt Kagu-Aasias (põhjendus 595). Teiseks, enamikus nendest kontaktidest osales süüdistatud vedajate peakontor või siis anti neile teada peakontorite juhistest või nendega suhtlemisest (põhjendused 237, 295, 595, 618, 620 ja 673). Kolmandaks kajastavad mitu kontakti kohalikul tasandil peakontorite poolt varem saadetud teateid või tehtud otsuseid (põhjendused 204 ja 673) või vähemalt pärinevad need ajast, mil toimusid arutelud peakontorite vahel või nende tasandil tehti otsuseid lisatasude kohta (põhjendused 145, 146, 237, 295, 587 ja 595). Neljandaks toimus enamik neist kontaktidest vedajate esindajate kohalike ühenduste raames või nende ühenduste äärealadel (põhjendused 145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 ja 665).

592 Hagejad ei ole pealegi väitnud, et need kontaktid ei kinnita tema tõlgendust muude tõendite kohta, mille kohta ei ole väidetud, et need ei kuulu komisjoni pädevusse. Seega kuuluvad vaidlustatud otsuse põhjendustes 145, 146, 204, 237 ja 295 viidatud vaidlusalused kontaktid paarikümne vaidlusaluse kontakti hulka, millele komisjon viitas vaidlustatud otsuse põhjenduses 791, et tõendada hagejate osalemist ühe ning vältava rikkumise kolmes osas, mis puudutas kütuse lisatasu.

593 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 viidatud vaidlusaluseid kontakte, siis need kujutavad endast seitset kontakti 14 vaidlusalusest kontaktist, millele komisjon viitas selle otsuse 1258.–1260. joonealuses märkuses tõendamaks, et hagejad olid teadlikud ohutuse lisatasu kooskõlastamisest, mis ületas nende kontakte Lufthansaga, kuna neil olid otsesed kontaktid mitme vedajaga seoses ohutuse lisatasu rakendamisega.

594 Sellest tuleneb, et komisjon tugines põhjendatult vaidlustatud otsuse põhjendustes 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 viidatud kontaktidele, et luua üldine ülevaade vaidlusalusest kartellist ning seega kinnitada nende tõendite tõlgendust, mille alusel ta tunnistas hagejad vastutavaks ühe ja vältava rikkumise osade eest, mis puudutasid kütuse ning ohutuse lisatasu.

595 Käesolev etteheide tuleb seega tagasi lükata.

4) Neljas etteheide, mille kohaselt on Šveitsis toimunud tegevuse hindamisel tehtud vigu

596 Hagejad väidavad, et komisjon tegi vea kolme Šveitsis toimunud kontakti hindamisel: need on kontaktid, mida on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 145, 204 ja 443. Hagejate sõnul ei tõenda kõnealused kontaktid, et nad osalesid lisatasude kooskõlastamises.

597 Esimesena näitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 145 kirjeldatud e-kirja analüüs, et hagejad, Air Canada ja Lufthansa olid „erandid kokkuleppest“ vedajate vahel, mille kohaselt Šveitsis kohaldati kütuse lisatasu osas sama poliitikat nagu Swiss. Selles e-kirjas kirjeldatud vestlused puudutasid Lufthansat, KLMi ja AFi, samas kui hagejaid puudutav teave oli avalik.

598 Teisena on hagejate kohaliku töötaja e-kirjas Šveitsi vedajate ühenduse Airline Cargo Council of Switzerlandi (edaspidi „ACCS“) presidendile saadetud kirjas, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 204, üksnes märgitud, et nad teatasid oma kütuse lisatasust loobumisest. See teave oli aga juba üldteada. Lisaks on ekslik arvata, et ACCS kogus ja kooskõlastas oma liikmete huvides teavet kütuse lisatasu kohta, mis oli üldteada. ACCS järgis hoopis õiguspärast eesmärki teavitada vedajate kliente lisatasudest.

599 Kolmandana ei olnud vaidlustatud otsuse põhjenduses 443 viidatud e-kiri adresseeritud hagejatele, kes olid juba sulgenud oma büroo Šveitsis ja lahkunud ACCSist. See e-kiri saadeti tõepoolest hagejate ühele kaubandusagendile, kuid viimane töötas veel 20 teise vedajaga.

600 Komisjon vastab, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 145 kirjeldatud e-kirja tõlgendus, mille hagejad välja pakuvad, on raskesti ühitatav selle sõnastusega, samas kui selle otsuse põhjenduses 204 viidatud e-kirjad kuuluvad ACCSis toimunud teabevahetuse väljakujunenud mehhanismi alla. Mis puudutab selle otsuse põhjenduses 443 viidatud e-kirja, siis saadeti see väidetavalt hagejate kaubandusagendile ja selle võib seega neile süüks panna.

601 Järgemööda tuleb uurida käesoleva etteheite esemeks olevat kolme kontakti.

602 Esimesena on vaidlustatud otsuse põhjenduses 145 viidatud kontakt Swissi 10. jaanuari 2000. aasta e-kiri, millest komisjon järeldas selle otsuse põhjenduses 851, et Lufthansa ja hagejad osalesid kokkuleppes, et kasutada kütuse lisatasu summa kindlaksmääramisel maksustatavat kaalu.

603 Selles e-kirjas on märgitud, et „Šveitsis leppisid kõik vedajad kokku, et nad kohaldavad sama poliitikat kui [Swiss]“, mis seisnes kütuse lisatasu arvutamisel pigem maksustatava kaalu kui tegeliku kaalu kasutamises, kusjuures „ainus oluline erand“ oli Lufthansa.

604 Tõsi on see, nagu toonitavad hagejad, et selles e-kirjas on samuti märgitud, et sarnaselt Lufthansale või Air Canadale pooldasid hagejad tegeliku kaalu kriteeriumi. Selles e-kirjas on viidatud ka teiste süüdistatud vedajate kõhklustele sellel teemal.

605 See ei sea siiski kuidagi kahtluse alla kütuse lisatasu kehtestamist puudutavate arutelude olemasolu, mille pooled olid hagejad ja teised süüdistatud vedajad. Kuigi vaidlustatud otsuse põhjenduses 145 viidatud e-kiri kirjeldab vastuolu hagejate ja teiste vedajate eelistuste vahel, illustreerib see üksnes seda, et „endiselt on segadus selles, kes mida tegelikult kohaldama hakkab“.

606 Neid asjaolusid arvestades võis komisjon viga tegemata järeldada vaidlustatud otsuse põhjenduses 851, et hagejad osalesid selles kokkuleppes, otsustades samas seda „selles staadiumis“ mitte kohaldada.

607 Teisena on vaidlustatud otsuse põhjenduses 204 viidatud kontaktid e-kirjad, mis saadeti ACCSi liikmetele 6. ja 7. detsembril 2001. Nendes e-kirjades märgivad hagejad, Martinair, AF ja Japan Airlines, et nad kaotavad kütuse lisatasu.

608 Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei olnud nende e-kirjade ainus eesmärk hõlbustada juba üldteada teabe edastamist vedajate klientidele. Nimelt olid vaidlustatud otsuse põhjenduses 204 viidatud kontaktid vastused ACCSi presidendi 4. detsembri 2001. aasta taotlusele, millele viidatakse sama otsuse põhjenduses 203. ACCSi president märkis selles e-kirjas, et tema tööandja Malaysian Airlines lõpetas kütuse lisatasu kohaldamise Kuala Lumpuris (Malaisia) Aasia turu suhtes ning et ta on seetõttu ise „surve all“, et lõpetada selle kohaldamine.

609 Tõsi on see, nagu märgivad hagejad, et ACCSi president lisas, et soovib teada oma e-kirja adressaatide „teadlikku olukorda“ selleks, et valmistada ette järgmise päeva kohtumist ühe ekspediitorite ühendusega. Seda tuleb siiski tõlgendada tema eelnevate e-kirjade valguses. Tema 4. detsembri 2001. aasta e-kiri ei olnud nimelt esimene, milles ta küsitles oma ühenduse liikmeid seoses nende võimalike plaanidega kütuse lisatasu kaotada. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 202 viidatud 21. novembri 2001. aasta e-kirjas kaebas ACCSi president selle üle, et ta sai kolmandatest allikatest teada, et KLM kaotab kütuse lisatasu alates sama aasta 1. detsembrist, palus, et teda teavitataks seda laadi sammudest, ning rõhutas, et „meie organisatsioon seatakse tõepoolest kahtluse alla, kui me ei püsi ühtsed“. Ta rõhutas ka ACCSi liikmetele, „et [nad] ei läheks kaasa KLMi otsusega ja nad säilitaks [kütuse lisatasu] vähemalt kuni aasta lõpuni“. Vastuseks edastasid mitu vedajat ACCSi liikmetele oma kavatsused selles valdkonnas.

610 Mis puudutab asjaolu, et edastatud teave oli avalik, siis tuleb meenutada, et avalikult kättesaadava teabe vahetamine rikub ELTL artikli 101 lõiget 1, kui see toetab muud konkurentsivastast mehhanismi (vt eespool punkt 480). Kuid nagu nähtub eespool punktidest 607–609, oli olukord käesolevas asjas nii.

611 Sellest tuleneb, et hagejad ei ole suutnud tõendada, et komisjon tegi vea vaidlustatud otsuse põhjenduses 204 viidatud kontaktide hindamisel.

612 Kolmandana, mis puudutab otsuse põhjenduses 443 viidatud e-kirja, mis saadeti mitte hagejatele, vaid ühele nende kaubandusagentidest, siis tuleb meenutada, et kui vahendaja, kaubandusesindaja või maakler tegutseb käsundiandja ettevõtja huvides, võib teda põhimõtteliselt lugeda sellesse ettevõtjasse integreeritud abiüksuseks, kes peab järgima tema juhiseid ja moodustab seega temaga ühe majandusüksuse (vt selle kohta 11. detsembri 2003. aasta kohtuotsus Minoan Lines *vs.* komisjon, T-66/99, EU:T:2003:337, punkt 125 ning seal viidatud kohtupraktika).

613 Kohtupraktika kohaselt on sellise ühe majandusüksuse olemasolu hindamisel määrava tähtsusega asjaolu käsundiandja ettevõtjaga sõlmitud kokkulepe ja täpsemalt selles kokkuleppes vaikimisi või sõnaselgelt sisalduvad klauslid, mis käsitlevad kolmandate isikutega sõlmitud lepingute täitmisega kaasnevate finants- ning äririskide kandmist. Seda küsimust tuleb analüüsida juhtumipõhiselt ja võttes arvesse pigem majanduslikku reaalsust kui lepingulise suhte õiguslikku kvalifitseerimist riigisiseses õiguses (vt selle kohta 14. detsembri 2006. aasta kohtuotsus Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, punkt 46).

614 Samuti on otsustatud, et sellise ühe majandusüksuse kasuks ei räägi asjaolu, kui paralleelselt käsundiandja arvel tehtud tegevusega viis vahendaja kui sõltumatu ettevõtja läbi ka arvestataval hulgal tehinguid kõnealuse kauba või teenuse turul (vt 11. detsembri 2003. aasta kohtuotsus Minoan Lines *vs.* komisjon, T-66/99, EU:T:2003:337, punkt 128 ja seal viidatud kohtupraktika).

615 Ühest küljest ei ole komisjon esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, et kaubandusagent, kes sai vaidlustatud otsuse põhjenduses 443 nimetatud e-kirja, ei võtnud enda kanda majanduslikku riski seoses hagejatega sõlmitud lepingu täitmisega. Ta ei väitnud ka, et see agent ei määranud oma tegevust turul kindlaks iseseisvalt, vaid üksnes täitis talle hagejate poolt antud juhiseid.

616 Teisest küljest ei vaidle komisjon vastu sellele, et paralleelselt hagejate tegevusega osutas agent teenuseid ligikaudu 20 teisele vedajale. Komisjon ei väida ka, et see agent oleks osalenud hagejate nimel tegevuses, mida puudutas vaidlustatud otsuse põhjenduses 443 viidatud e-kiri.

617 Lisaks ja vastupidi komisjoni väidetule ei saa ka asuda seisukohale, et see agent edastas hagejatele vaidlustatud otsuse põhjenduses 443 viidatud e-kirjas sisalduva teabe. Komisjon, kellel lasub tõendamiskoormis, ei ole tegelikult tõendanud, et see oli nii.

618 Seega, kuna puuduvad muud usutavad, täpsed ja üksteisega kooskõlas olevad tõendid selle kohta, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 443 viidatud e-kiri tõendas hagejate osalemist ühes ning vältavas rikkumises, siis tuleb see jätta kõrvale kaudsete tõendite kogumist, millele hagejad käesoleva väite kümnendas osas tervikuna vastu vaidlevad.

5) Viies etteheide, et on tehtud viga, kuna ühe ja vältava rikkumise alla on loetud hagejate tegevus kolmandates riikides

619 Hagejad väidavad, et komisjon ei täitnud oma kohustust tõendada, et „kõik need tegevused“ moodustasid ühe ja vältava rikkumise.

620 Hagejad väidavad ka, et komisjon rikkus oma põhjendamiskohustust, jättes ümber lükkamata nende esitatud tõendid ja argumendid selle kohta, et puudus olemuslik seos selle tegevuse ning vaidlusaluse kartelli raames toimunud teabevahetuse vahel. Need tõendid ja argumendid näitavad, et vaidlusaluse kartelli esemeks oleval teabevahetusel ning tegevusel olid erinevad eesmärgid, need puudutasid erinevaid vedajaid ja töötajaid ning neil oli erinev sisu, ajakava ja avalikustamise ulatus.

621 Hagejad lisavad, et komisjon ei ole tõendanud, et nende kohalikud töötajad kavatsesid panustada ülemaailmsesse kartelli, mis puudutas kütuse lisatasu kooskõlastamist, osaledes tegevuses, mis leidis aset kolmandates riikides. Nende osalemine tema tegevuses ei viidanud pealegi sellele, et nad mingilgi viisil aktsepteerisid vaidlusaluse kartelliga kaasneva riskiga.

622 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

623 Tuleb märkida, et käesolev etteheide kattub argumendiga, mida Üldkohus on juba uurinud ja tagasi lükanud käesoleva väite esimese osa esimese etteheite analüüsimisel eespool punktis 288.

624 Seega tuleb käesolev etteheide tagasi lükata. Käesoleva väiteosaga tuleb seega nõustuda niivõrd, kuivõrd see puudutab kütuse lisatasu kindlaksmääramist Taist väljuvatel lendudel 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 ning vaidlustatud otsuse põhjendust 443. See väiteosa tuleb ülejäänud osas tagasi lükata.

h) Seitsmes väiteosa, mis puudutab hindamisvigu seoses sellega, kuidas teised vedajad spekuleerisid hagejate käitumise üle

625 Hagejad heidavad komisjonile ette, et ta leidis, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 273, 406 ja 415 kirjeldatud tõendid on osa ühest ja vältavast rikkumisest. Hagejate sõnul puudutavad need tõendid kontakte, milles nad ei osalenud, ning sisaldavad üksnes üldsusele kättesaadavat teavet nende kohta.

626 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu. Täpsemalt, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 196 kirjeldatud CPA tabelit, siis väidab komisjon, et see tabel annab mõista, et hagejad edastasid CPA-le osa kõnealusest teabest enne seda, kui see avalikustati. Komisjon lisab, et hagejad ei suuda tõendada, et kõnealune teave oli juba avalik, vähemalt kahe vedaja osas, ning et vaidlustatud otsuse põhjendustes 173, 237 ja 394 on kirjeldatud muid tõendeid hagejate ja CPA töötajate vaheliste kontaktide kohta. Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 406 ja 415 viidatud kontakte, siis väidab komisjon, et tegemist oli teadaannetega, milles AF analüüsis hagejate tulevast tegevust. Need teated tõendavad, et AF ja KLM kavatsesid viia oma kütuse lisatasu poliitika kooskõlla Lufthansa ning hagejate poliitikaga. Komisjon lisab, et põhjendustes 173, 174, 425, 546 ja 966 kirjeldatud kontaktid toetavad tema seisukohta.

627 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 kirjeldas komisjon erinevaid vaidlusaluseid kontakte, milles hagejad tema sõnul osalesid. Selle põhjenduse lõpus lisas komisjon, viidates vaidlustatud otsuse põhjendustele 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 ja 559, et „on ka muid tõendeid konkurentidega toimunud kontaktide kohta“.

628 Käesolev väiteosa puudutab nendest kaheksast põhjendusest nelja.

629 Esimesena viitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 196 CPA ühe töötaja sülearvutist leitud toimikule. Selle toimiku pealkiri on „Kütuse lisatasu kokkuvõte 6. detsembril 2001“ ja see sisaldab tabelit „Kütuse lisatasu kaotamine riigiti“. Sellest tabelist nähtub eelkõige, et „Skandinaavias“ nägid hagejad ette kütuse lisatasu kaotamise 20. detsembril 2001, kuid CPA „ootas“ veel „ametlikku arvamust“.

630 Hagejad olid siiski teatanud juba 5. detsembri 2001. aasta pressiteates, et nad kaotavad kütuse lisatasu alates 20. detsembrist 2001. Haldusmenetluse toimikust nähtub, et viis vedajat ülejäänud seitsmest, keda on nimetatud tabelis „Kütuse lisatasu kaotamine riigiti“, teatasid ajavahemikus 21. novembrist kuni 6. detsembrini 2001 avalikult, et nad kaotavad kütuse lisatasu 2001. aasta detsembris.

631 Mis puudutab kõnealuses tabelis nimetatud kahte ülejäänud vedajat, siis on tõsi, et hagejad ei ole tõendanud, et need vedajad teatasid kütuse lisatasu kaotamisest 6. detsembril või varasemal kuupäeval. Sarnaselt hagejatega tuleb siiski märkida, et haldusmenetluse toimikus ei ole esitatud kuupäevi, mil avaldati teade nende kavadest kütuse lisatasu kaotada, ja et üks nendest vedajatest oli hagi esitamise kuupäeval tegevuse lõpetanud. Neil asjaoludel, kuna kõnealused teated avaldati pealegi enam kui 15 aastat enne seda kuupäeva, ei saa neid hagejate vastu kasutada.

632 Komisjonil ei olnud seega alust järeldada vaidlustatud otsuse põhjenduses 196 viidatud dokumendist, et esines konkurentsivastane kontakt, millega hagejad olid seotud. Seda järeldust ei sea kahtluse alla pelk asjaolu, et hagejad osalesid mitmekuuliste (põhjendused 173 ja 237) või koguni mitmeaastaste (põhjendus 394) vahedega mitmepoolsetes kontaktides, milles CPA samuti osales.

633 Teisena viitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 273 Qantase 17. veebruari 2003. aasta ettevõttesisesele e-kirjale, millest nähtub, et mitu vedajat, sealhulgas hagejad, „[olid] teatanud, et nad suurendavad kütuse lisatasu 0,06 naelsterlingult [(GBP)] kilogrammi kohta 0,09 naelsterlinguni kilogrammi kohta“, ning et „[Lufthansa] peaks Saksamaal teatama, et hind tõuseb 0,10 eurolt kilogrammi kohta 0,15 eurole kilogrammi kohta“.

634 Hagejad väidavad küll, et Qantas oleks võinud seda teavet saada kaudselt, näiteks nende veebisaidi või mõne ekspediitori kaudu. Nad ei ole siiski esitanud ühtegi tõendit, mis seda argumenti kinnitaks.

635 Ainus tõend, millele hagejad oma argumentide toetuseks viitavad, on 14. veebruaril 2003 ühe ekspediitori avaldatud infoleht. Selles infolehes ei ole aga hagejaid mainitud. Nimetatud infolehes märgitakse hoopis järgmist:

„Meid teavitati reedel, 14. veebruaril, et CargoLux, […], British, KLM, […] ja Lan Chile kontsern (ligikaudu viis [vedajat]) suurendavad oma kütuse lisatasu viie sendi võrra ning selle uus hind on nüüd 0,15 USA dollarit [(USD)]/kg. Me peaks saama järgmise nädala jooksul teate peaaegu kõigilt [vedajatelt].“

636 Hagejad ei ole seega suutnud tõendada, et komisjon tegi vea, kasutades nende vastu vaidlustatud otsuse põhjenduses 273 viidatud e-kirja.

637 Kolmandana viitas komisjon kahele AFi ettevõttesisesele e-kirjavahetusele.

638 Esiteks tugines komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 406 AFi 20. septembri 2004. aasta ettevõttesisesele e-kirjale. See e-kiri käsitleb olukorda Taanis ja on sõnastatud järgmiselt:

„Me saime just teada, et [Lufthansa] suurendab 4. oktoobril [2004] kütuse lisatasu 0,30 eurole. Oletan, et [SAS] järgneb väga kiiresti, seega teeme oma kohandused vastavalt [SASi] tasemele“.

639 Selles e-kirjas kasutatud sõnastuse „[o]letan“ („I guess“) kasutamine annab tunnistust ebakindlusest selles, millised on hagejate kavatsused, mis võib sellise kontakti olemasolu ümber lükata.

640 Muud toimiku materjalid ei ole kindlamad. Kõnealuse e-kirja ümber toimunud kirjavahetuse tervikuna lugemine näib nimelt tõendavat, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 406 esitatud oletuse eesmärk oli üksnes ennetada teabe puudumist hagejate kavatsuste kohta. Nimelt on selles kirjavahetuses märgitud, et hagejate teade „ei ole veel valmis“ ja et „leian, et tuleb oodata [hagejate] seisukohta“. Samuti on viidatud olukorrale, kus hagejad „ei esita teadet“.

641 Vastupidi sellele, mida väidab komisjon, ei ole mingit alust järeldada, et AF ootas hagejatelt, et nad teavitaksid teda kahepoolselt ja mitteavalikult oma kavatsusest kütuse lisatasu tõsta. AFi 23. septembri 2004. aasta ettevõttesisesest e-kirjast nähtub vastupidi, et lõpuks sai AF hagejate kavatsustest teada nende infolehe kaudu, mille tellija ta oli.

642 Teiseks viitab komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 415 23. septembri 2004. aasta e-kirjale „Taani kütuse lisatasu“, milles AF küsib KLMilt, kas tal oli „võimalus selgitada küsimust, kas KL[M] joondub AFi, [Lufthansa] ja [hagejatega]“.

643 Ei see e-kiri ega sellele eelnenud või järgnenud e-kiri ei viita siiski AFi ja hagejate vahelisele võimalikule kontaktile. Samuti ei oleta need, et kontakt on toimunud. Vastupidi, AFi 20. septembri 2004. aasta ettevõttesisesest e-kirjast ja hagejate kirjalikest dokumentidest nähtub, et eesmärk oli pärast AFi ja KLMi vahelist kooskõlastamist veenduda, et KLM lõpetab konkurentidest madalama kütuse lisatasu võtmise.

644 Muud dokumendid, millele komisjon oma menetlusdokumentides viitab (vaidlustatud otsuse põhjendused 173, 174, 425, 546 ja 966), ei lükka seda järeldust ümber.

645 Kõigepealt ei tõenda vaidlustatud otsuse põhjenduses 546 viidatud e-kirjavahetus AFi ja hagejate vahelist kontakti. Nagu märgib komisjon, tõendab see kirjavahetus üksnes seda, et hagejad viisid oma tegevuse kooskõlla AFi ja KLMi tegevusega ning ärgitasid SACi samamoodi toimima. Lisaks toimus nimetatud teabevahetus 2005. aasta novembris. Seega leidis ta aset rohkem kui aasta pärast vaidlustatud otsuse põhjenduses 415 nimetatud e-kirja.

646 Järgmiseks, 22. jaanuari 2001. aasta koosolek, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 173 ja 174, toimus enam kui kolm aastat enne vaidlustatud otsuse põhjenduses 415 nimetatud e-kirja.

647 Lisaks ei saatnud AF hagejatele vastupidi vaidlustatud otsuse põhjenduses 966 märgitule 27. juuni 2005. aasta e-kirja, millest nähtub, et „me „leppisime kokku“ 3,30 Taani kroonis [(DKK)] AF/KL[M] alates 7. juulist 2005“. AF saatis selle kirja Lufthansale, kes edastas selle seejärel hagejatele.

648 Lõpuks on vaidlustatud otsuse põhjenduses 425 käsitletud vaidlusalune kontakt BARIGi lennulasti komitee 3. septembri 2004. aasta koosolek, millel osalesid muu hulgas hagejad, Lufthansa ja AF. Vaidlust ei ole selles, et see koosolek puudutas eelkõige kütuse lisatasu. Nagu nähtub eespool punktist 448, oli Lufthansa ülesanne siiski teavitada teisi sellel koosolekul osalenuid viimastest teda puudutavatest uudistest sellel teemal. Lisaks, nagu nähtub nimetatud koosoleku protokollist, puudutas koosolek eelkõige olukorda Saksamaal.

649 Komisjon ei saa seega sellest kohtumisest järeldada, et AFi ja hagejate vahel olid Taanis kohalikud kontaktid.

650 Arvestades eeltoodut ning kuna puuduvad muud usutavad, täpsed ja üksteisega kooskõlas olevad tõendid, mis näitaksid, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 406 ja 415 viidatud kontaktid tõendasid hagejate osalemist ühes ning vältavas rikkumises, tuleb need jätta kõrvale tõendite kogumist, millele hagejad käesoleva väite kümnendas osas tervikuna vastu vaidlevad.

i) Üheksas väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu hindamisel, kas hagejad olid teadlikud teiste süüdistatud vedajate tegevusest

651 Hagejad väidavad, et komisjon ei täitnud oma kohustust tõendada, et nad olid või oleksid pidanud olema teadlikud kõikidest konkurentsivastastest tegevustest, mis puudutasid lisatasusid ja keeldumist vahendustasu maksmast, milles nad ei osalenud ning millega kaasnevat riski nad ei olnud valmis aktsepteerima.

652 Eespool punktis 459 viidatud kohtupraktika kohaselt pidi komisjon selleks, et pidada hagejaid vastutavaks ühe ja vältava rikkumise kui terviku eest, tõendama kas seda, et nad osalesid kõigis selle rikkumise koostisosades, või siis seda, et nad olid teadlikud teiste kartelliosaliste kogu

tegevusest, mida kavandati või viidi ellu samade eesmärkide saavutamiseks, kuid milles nad ise otseselt ei osalenud, või mida nad võisid mõistlikult ette näha ja millega seoses nad olid valmis nendega kaasnevat riski aktsepteerima.

653 Ettevõtjat ei saa siiski pidada kogu kartellis osalenuks üksnes sel põhjusel, et kokkuleppel, milles ta osales, ja kogu kartellil on samad eesmärgid. Nii on see isegi siis, kui kokkuleppel ja kogu kartellil on objektiivsed seosed. Üksnes juhul, kui ettevõtja selles kokkuleppes osaledes teadis või pidi teadma, et seda tehes liitub ta kogu kartelliga, võib asjaomases kokkuleppes osalemine kujutada endast kogu selle kartelliga liitumist (vt selle kohta 30. novembri 2011. aasta kohtuotsus Quinn Barlo jt *vs.* komisjon, T-208/06, EU:T:2011:701, punktid 144 ja 150 ning seal viidatud kohtupraktika).

654 Komisjon peab tõendama, et asjaomane ettevõtja oli teadlik kavandatud või ellu viidud konkurentsivastasest tegevusest ülemaailmse kartelli teiste liikmete poolt, kuid milles ta otseselt ei osalenud (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 67).

655 Selleks peab komisjon koguma piisavalt täpsed ja kokkulangevad tõendid, et näidata, et asjaomane ettevõtja oli sellest teadlik (vt selle kohta 20. märtsi 2002. aasta kohtuotsus Sigma Tecnologie *vs.* komisjon, T-28/99, EU:T:2002:76, punkt 51).

656 Komisjonil ei ole siiski kohustust tõendada, et asjaomane ettevõtja oli või oleks pidanud olema üksikasjalikult teadlik kooskõlastatud tegevusest, mis toimus vaidlusaluste kontaktide raames, milles ta ei osalenud. Ta ei pea ka tõendama, et asjaomane ettevõtja teadis või oleks pidanud teadma kõigist nendest kontaktidest (vt selle kohta 14. detsembri 2006. aasta kohtuotsus Raiffeisen Zentralbank Österreich jt *vs.* komisjon, T-259/02–T-264/02 ja T-271/02, EU:T:2006:396, punkt 193).

657 Asjasse puutuv ettevõtja peab seega olema lihtsalt teadlik ülemaailmse kartelli üldisest ulatusest ja peamistest tunnusjoontest (vt 10. oktoobri 2014. aasta kohtuotsus Soliver *vs.* komisjon, T-68/09, EU:T:2014:867, punkt 64 ning seal viidatud kohtupraktika).

658 Kui see on nii, saab asjaolu, et ettevõtja ei osalenud kartelli kõigis osades või et tal oli väike roll nendes osades, milles ta osales, võtta arvesse üksnes rikkumise raskuse hindamisel ja vajaduse korral trahvisumma kindlaksmääramisel (vt 10. oktoobri 2014. aasta kohtuotsus Soliver *vs.* komisjon, T-68/09, EU:T:2014:867, punkt 65 ning seal viidatud kohtupraktika).

659 Neid põhimõtteid arvestades tuleb kindlaks teha, kas komisjon järeldas põhjendatult, et hagejad olid nõuetele vastavalt teadlikud teiste süüdistatud vedajate tegevusest, milles hagejad otseselt ei osalenud, ühelt poolt seoses lisatasudega ja teiselt poolt seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast.

1) Lisatasud

660 Hagejad väidavad, et nad ei olnud ega saanud olla teadlikud erinevatest tegevustest, mida teised süüdistatud vedajad lisatasude valdkonnas ellu viisid. Hagejad esitavad selle teesi toetuseks kaks argumenti.

661 Esimesena märgivad hagejad, et komisjon tugines vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 ekslikult Lufthansa e-kirjadele, mis sisaldasid teateid kütuse lisatasu kohta väitmaks, et nad teadsid või vähemalt oleksid pidanud teadma, et Lufthansa kooskõlastas kütuse lisatasu teiste vedajatega. Need e-kirjad sisaldavad lihtsalt Lufthansa avalikke teateid kütuse lisatasu kohta, neist ei nähtu mingit eelnevat kooskõlastamist piiratud rühmas, need puudutavad üksnes ajavahemikke 2003. aasta veebruarist kuni 2004. aasta septembrini ja 2005. aasta märtsist kuni 2005. aasta septembrini ning Lufthansa müügijuht saatis need kas oma kohalikele kolleegidele 18 vedaja juures, kellest mitut ei peetud vastutavaks ühe ja vältava rikkumise eest, või vedajatele, kes ostsid Lufthansalt mahtusid.

662 Teisena jättis komisjon väidetavalt analüüsimata viis argumenti ja tõendid, mille hagejad esitasid selleks, et näidata, et nende töötajad ei teadnud midagi teiste vedajate tegevusest, neil ei olnud mingit põhjust neid kahtlustada ning nad ei olnud valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima.

663 Esiteks näitavad Lufthansa sisejuhised, mille koopia saadeti hagejatele, et Lufthansa võttis aktiivselt meetmeid konkurentsieeskirjade järgimiseks lisatasude osas. Need juhised ei viidanud kordagi eelnevale teatele kooskõlastamise kohta Lufthansa ja teiste süüdistatud vedajate vahel, kes kuulusid enamasti piiratud rühma. Oma argumentide toetuseks viitavad hagejad Lufthansa juhatuse 21. detsembri 1999. aasta otsusele kütuse lisatasu kasutuselevõtu kohta.

664 Teiseks kinnitas Lufthansa, et ta ei teavitanud hagejaid oma kontaktidest teiste vedajatega. Kui Lufthansa peamine töötaja piiratud rühmas edastas hagejatele teavet nende vedajate kohta, ei avaldanud ta, et oli nendega enne kontaktis olnud, vaid viitas oma isiklikele ootustele või avalikkusele kättesaadavale teabele.

665 Kolmandaks ei kuulunud hagejate töötajad piiratud rühma võrgustikku. See võrgustik koosnes peamiste vedajate juhtivtöötajatest ja nende isiklikest kontaktisikutest teiste vedajate juures.

666 Neljandaks ei saanud hagejad tuvastada piiratud rühma tegevust selle liikmete tegevuse põhjal turul.

667 Viiendaks ei saanud hagejad olla teadlikud tegevusest, mida rakendati kolmandates riikides, kus neil mingit tegevust ei olnud. Pealegi ei ole ühtegi tõendit selle kohta, et hagejad olid valmis aktsepteerima selle tegevusega kaasnevat riski. Vastupidi, nad said Taani konkurentsiametilt sõnaselgeid kinnitusi, et selles osas puudus igasugune risk.

668 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

669 Tuleb meenutada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 882 järeldas komisjon, et hagejad olid „osalenud [ühe ja vältava rikkumise] kolmest osast kahes (kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu)“, mitte seda, et nad olid lihtsalt sellest tõendatult või oletatavalt teadlikud. Komisjoni vastustest Air Canada ja British Airwaysi argumentidele vaidlustatud otsuse põhjendustes 894–897 nähtub siiski, et komisjon ei jõudnud järeldusele, et hagejad osalesid otseselt kõigis konkurentsivastastes tegevustes, mis kuulusid nende osade hulka.

670 Esimesena, mis puudutab kütuse lisatasu, siis viitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 kaheksale kontaktile, et järeldada, et hagejad „teadsid või oleksid pidanud teadma, et Lufthansa kooskõlastas kütuse lisatasu kohaldamist teiste vedajatega“. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse

1248. joonealusest märkusest, on tegemist vaidlustatud otsuse põhjendustes 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ja 495 kirjeldatud e-kirjadega, milles Lufthansa edastas oma teate kütuse lisatasu suurendamise kohta erinevatele vedajatele.

671 Kaheksa e-kirja adressaatide hulgas oli kokku kümme süüdistatud vedajat. Viis nendest vedajatest, st Air Canada, CPA, Japan Airlines, SAC ja hagejad, olid kõikide nende e-kirjade adressaadid. Ülejäänud viis süüdistatud vedajat, st AF, Cargolux, KLM, Lan Airlines ja Martinair, olid kahe kuni viie e-kirja adressaadid.

672 Hagejad osalesid aga muudes konkurentsivastastes kontaktides kõigi nende kümne lennuettevõtjaga peale Lan Airlinesi. Kõigepealt suhtlesid hagejad Air Canada ja KLMiga nii kütuse lisatasu kehtestamise kui ka selle rakendamise üle (vaidlustatud otsuse põhjendused 135, 144–146, 174 ja 394). Edasi, hagejad kooskõlastasid Japan Airlinesi, Lufthansa ja SACiga kütuse lisatasu rakendamist nii WOW alliansi raames (selle otsuse põhjendused 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531 ja 546) kui ka väljaspool seda allianssi (selle otsuse põhjendused 145, 146, 204 ning 559). Lõpuks osalesid hagejad kütuse lisatasu rakendamist puudutavates kontaktides AFiga (nimetatud otsuse põhjendused 146, 174, 204 ja 394), Cargoluxiga (kõnealuse otsuse põhjendused 174 ja 394), Martinairiga (selle otsuse põhjendused 204 ja 394) ning CPAga (selle otsuse põhjendused 295 ja 394).

673 Eelmises punktis nimetatud mitmes kontaktis osalesid nii kõnealuse kaheksa e-kirja koostaja – nimelt Lufthansa – kui ka vähemalt neli süüdistatud vedajat, kes olid nende e-kirjade adressaatide hulgas (vaidlustatud otsuse põhjendused 145, 146 ja 394).

674 Mis puudutab asjaolu, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ja 495 kirjeldatud e-kirja adressaatide hulgas olid vedajad, keda ei süüdistatud, või sellised süüdistatud vedajad, kes sõlmisid Lufthansaga mahtude broneerimise kokkulepped, siis see ei oma tähtsust samadel põhjustel, mis on esitatud eespool punktides 463–465 ja 475–495.

675 Mis puudutab asjaolu, et kõnealused e-kirjad puudutasid üksnes ajavahemikke, mis jäävad 2003. aasta veebruari ja 2004. aasta septembri vahele ning 2005. aasta märtsi ja 2005. aasta septembri vahele, siis tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 hagejate vastu esitatud tõenditega soovitakse tõendada – nagu komisjon ise samas põhjenduses märkis –, et ta oli teadlik suuremast kartellist, millega olid seotud Lufthansa ja teised süüdistatud vedajad, sealhulgas vaidlusalustele e-kirjadele eelnenud perioodi osas. Nii on see muu hulgas 22. jaanuari 2001. aasta „sõbraliku kohtumise“ puhul, mida on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 174 ja mille käigus arutati kütuse lisatasu taseme muutumist ning millel osalesid Lufthansa, hagejad ja paljud teised süüdistatud vedajad (vt eespool punkt 447). Sama kehtib vaidlustatud otsuse põhjenduses 237 viidatud e-kirja suhtes, milles mainiti kütuse lisatasu kohaldamist puudutavaid kontakte, milles osalesid nii hagejad kui ka Lufthansa ja mitu muud süüdistatud vedajat.

676 Kuna hagejad ei ole pealegi tõendanud, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ja 495 kirjeldatud e-kirjadel võis olla muu usutav selgitus kui kütuse lisatasu kooskõlastamine, võis komisjon neil asjaoludel järeldada, et kõnealused e-kirjad võisid anda hagejatele piisavalt teavet Lufthansa ning teiste süüdistatud vedajate vahelisest kooskõlastamisest.

677 Lisaks tuleb märkida, et mitu muud vaidlusalust kontakti, millele komisjon vaidlustatud otsuses viitab, andsid hagejatele piisava ülevaate Lufthansa ja teiste süüdistatud vedajate vahelisest kooskõlastamisest. Nii on see eelkõige vaidlustatud otsuse põhjenduses 966 viidatud 27. juuni

2005. aasta e-kirja puhul, millest nähtub, et „me „leppisime kokku“ 3,30 Taani kroonis [(DKK)] AF/KL[M] alates 7. juulist 2005“. Nimelt, nagu nähtub eespool punktist 647, ei ole tegemist mitte e-kirjaga, mille AF neile saatis, vaid AFi e-kirjaga, mille Lufthansa neile edasi saatis.

678 Nii on see ka 17. veebruari 2003. aasta e-kirja puhul, millele on samuti viidatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 966. Lufthansa teatab selles e-kirjas hagejatele järgmist:

„[N]agu arutati eelmisel nädalal, suurendame [kütuse lisatasu alates] 3.3.2003. Lisan pressiteate saksa keeles, ingliskeelse versiooni saadame peatselt. Nagu mul on olnud võimalus näha, on ka [British Airways], KL[M], […] välja tulnud. Kuulsin, et [Cargolux], […] ja teised kavatsevad samuti kaasa minna.“

679 Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei saa asuda seisukohale, et selle e-kirjaga anti hagejatele teada üksnes seda, mida Lufthansa ootas seoses „teiste vedajate tegevuse või avalikkusele kättesaadava teabega“. Vastupidi, sellest e-kirjast nähtub, et erinevalt British Airwaysist, KLMist ja ühest muust vedajast ei olnud Cargolux ja üks teine vedaja oma kavatsustest üldsusele veel teada andnud. Mis puudutab sõna „[k]uulsin“ kasutamist, siis see näitab – nagu märgib komisjon –, et Lufthansa ei piirdunud sellega, et teavitas hagejaid oma ootustest.

680 Seega ei teinud komisjon viga, leides vaidlustatud otsuse põhjenduses 791, et hagejad olid piisavalt teadlikud Lufthansa ja teiste süüdistatud vedajate vahelisest kooskõlastamisest.

681 Komisjonil oli õigus ka järeldada, et hagejad olid vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 viidatud tõenditest saanud piisavalt teavet tegevuse kohta, mis pandi toime kolmandates riikides, kus nad ise ei tegutsenud. Nimelt nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 889, et kütuse lisatasu oli üldkohaldatav meede, mis ei olnud kindlale lennuliinile omane ja mida tuli rakendada kõigil liinidel terves maailmas (vt eespool punktid 277–291). Iga hoolikas ettevõtja, kes oli teadlik kooskõlastamise ulatusest, oleks teadnud või vähemalt pidanud teadma, et see hõlmas kolmandaid riike, kus ta ei tegutsenud.

682 Kinnitused, mille Taani konkurentsiamet hagejatele andis, ei päästa neid selles osas sugugi. Vaidlustatud otsuse põhjendustest 1268 ja 1271 nähtub, et hagejad üritavad neid kinnitusi tuletada otsusest, milles Taani konkurentsiamet märkis, et komisjon „oli pädev üksnes [liidu]siseste lennuliinide puhul, mitte aga [liidu ja kolmanda riigi vaheliste] liinide puhul“. See otsus on siiski tehtud 2002. aastal. Seega eelneb see komisjoni pädevuse laiendamisele kohaldada ELTL artiklit 101 liidu ja kolmandate riikide vahelisele rahvusvahelistele õhutranspordile, mis toimus määruse nr 411/2004 jõustumisel, ja EMP lepingu artiklit 53 EMP rahvusvahelisele transpordile (välja arvatud liidu – kolmandate riikide vahel), mis toimus EMP ühiskomitee 11. märtsi 2005. aasta otsuse nr 40/2005 jõustumisega, millega muudetakse EMP lepingu XIII lisa („Transport“) ja protokolli nr 21 („Ettevõtjate suhtes kohaldatavate konkurentsieeskirjade rakendamise kohta“) (ELT 2005, L 198, lk 38). Seega ei teinud komisjon viga, kui ta vaidlustatud otsuse põhjenduses 1271 leidis, et Taani konkurentsiameti otsus, millele hagejad tuginevad, puudutas „varasemat õiguslikku olukorda“ ega saanud seega tekitada neis mingit õiguspärast ootust.

683 Seega leidis komisjon õigesti, et hagejad olid vajalikul määral teadlikud kütuse lisatasu puudutavast kooskõlastamisest Lufthansa ja teiste süüdistatud vedajate vahel ning kolmandates riikides, kus nad ei tegutsenud.

684 Teisena, mis puudutab ohutuse lisatasu, siis võttis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 792 kokku tõendid, millele ta tugines järeldamaks, et hagejad osalesid otseselt ühe ja vältava rikkumise osas, mis puudutas ohutuse lisatasu. Komisjon järeldas seega nende tõendite põhjal muu hulgas, et hagejad olid „teadnud ohutuse lisatasu laiemast kooskõlastamisest, kuna [neil] olid otsesed kontaktid konkurentidega seoses ohutuse lisatasu rakendamisega“.

685 Käesoleva väiteosa raames ei esita hagejad ühtegi argumenti, mis seaks selle arutluskäigu kahtluse alla. Äärmisel juhul on hagejate menetlusdokumentidest võimalik järeldada, et nad heidavad komisjonile ette seda, et viimane leidis, et nad olid teadlikud ohutuse lisatasu puudutavast kooskõlastamisest riikides, kus nad ei tegutse.

686 Nimelt nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 889, et sarnaselt kütuse lisatasuga (vt eespool punkt 681) oli ohutuse lisatasu üldkohaldatav meede, mis ei olnud kindlale lennuliinile omane ja mida tuli rakendada kõikidel liinidel terves maailmas. Iga hoolikas ettevõtja, kes oli teadlik kooskõlastamise ulatusest, oleks seega teadnud või vähemalt pidanud teadma, et see hõlmas kolmandaid riike, kus ta ei tegutsenud.

687 Eeltoodut arvestades tuleb seega järeldada, et hagejatel ei ole alust heita komisjonile ette järeldust, et nad olid piisavalt teadlikud ühe ja vältava rikkumise selle osa elementidest, mis puudutasid ohutuse lisatasu, milles nad otseselt ei osalenud.

688 Ükski teine hagejate argument ei sea neid järeldusi kahtluse alla.

689 Esiteks, kuna komisjoni viidatud dokumendid andsid hagejatele piisava teadmise vaidlusalustest kontaktidest, mis puudutasid lisatasusid, milles nad otseselt ei osalenud, ei olnud vaja, et nad saaksid nendest lisatasudest teada ka muude vahendite kaudu, eelkõige Lufthansaga peetud aruteludes, oma konkurentide käitumise jälgimisega turul või ka väidetava „piiratud rühma võrgustiku“ kaudu.

690 Järelikult ei saa komisjonile ette heita, et ta ei analüüsinud otse hagejate sellekohaseid argumente.

691 Teiseks, mis puudutab argumenti meetmete kohta, mida Lufthansa võttis konkurentsieeskirjade järgimiseks, siis tuleb kõigepealt märkida, et hagejad ei tõenda, et nad olid sellest rikkumisperioodil teadlikud. Vastupidi, nagu hagejad ise repliigis tunnistavad, „ei olnud neil võimalik leida ühtegi e-kirja, milles [Lufthansa] saatis [SAS Cargole] oma 2000. aasta suunised kütuse lisatasu kehtestamise kohta“.

692 Edasi tuleb märkida, et ainus tõend, millele hagejad käesoleva argumendi põhjendamiseks viitavad, on Lufthansa juhatuse 21. detsembri 1999. aasta otsus kütuse lisatasu kehtestamise kohta. Kuid nagu komisjon õigesti märgib, puudutab see otsus üksnes teadet kütuse lisatasu kasutuselevõtu kohta 1999. aasta detsembri lõpus ega tõenda kuidagi konkurentsieeskirjadega kooskõlas olevat sisemist poliitikat seoses lisatasude rakendamisega.

693 Lõpuks tuleb igal juhul märkida, et nagu komisjon sisuliselt mainis, ei saanud kinnitused, mida hagejad võisid konkurentsieeskirjade järgimise kohta saada, mõistlikult õigustada järeldust, et Lufthansa järgis konkurentsieeskirju. Vastavalt üldisele põhimõttele, et teadmatus ei vabasta karistusest, kannavad asjaomased ettevõtjad reeglina ise oma õigusliku olukorra võimaliku väära hindamise riski (15. juuli 2015. aasta kohtuotsus Socitrel ja Companhia Previdente *vs.* komisjon, T-413/10 ja T-414/10, EU:T:2015:500, punkt 304).

694 Käesolev argument tuleb seega tagasi lükata.

2) Keeldumine vahendustasusid maksmast

695 Hagejad väidavad, et komisjon leidis vääralt, et arvestades nende seotust ühe ja vältava rikkumise nende osadega, mis käsitlesid lisatasusid, võisid nad mõistlikult ette näha teiste süüdistatud vedajate tegevust seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast ja olid valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima. Ühelt poolt ei järgitud keeldumise puhul komisjonitasusid maksmast sama konkurentsivastast eesmärki kui lisatasude puhul. Teiselt poolt ja igal juhul ei piisa ühe ning vältava rikkumise erinevate koostisosade eesmärgi samasusest tõendamaks, et hagejad olid teadlikud keeldumisest vahendustasusid maksmast.

696 Komisjon väidab sisuliselt, et hagejad võisid mõistlikult ette näha keeldumist vahendustasu maksmast ja olid valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima, kuna ühe ning vältava rikkumise erinevad osad olid lahutamatult seotud. Lisatasude konkurentsivastast eesmärki oleks nimelt kahjustatud, kui lisatasud oleksid olnud teatud kujul hinnakonkurentsis vahendustasude kaudu.

697 Vasturepliigis lisab komisjon, et repliik ja selle lisad ning vaidlustatud otsuse põhjendustes 680 ja 686 viidatud e-kirjad näitavad, et vahendustasude maksmist arutati WOW alliansi raames ning et hagejad teadsid või oleksid pidanud teadma, et nad ise ja teised vedajad ei maksnud lisatasude pealt vahendustasusid.

698 Tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 882 leidis komisjon sisuliselt, et hagejad olid otseselt seotud ühe ja vältava rikkumise kolmest koostisosast kahega, st kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasuga. Komisjon leidis siiski, et hagejaid võib pidada vastutavaks ka ühe ja vältava rikkumise kolmanda koostisosa eest, mis puudutas keeldumist vahendustasusid maksmast. Komisjon on seisukohal, et arvestades hagejate osalemist ühe ja vältava rikkumise nendes osades, „võisid nad mõistlikult ette näha pooltevahelist teabevahetust sellise seotud teema kohta nagu [keeldumine vahendustasusid maksmast] ja olid valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima“. Vasturepliigis täpsustas komisjon, et see on nii seetõttu, et „lisatasude kooskõlastamise eesmärki (käesoleval juhul hinnakonkurentsi vältimine) ei oleks võimalik saavutada, kui lisatasude pealt võetaks vahendustasu“.

699 Nii toimides ei tuginenud komisjon oma järeldustes konkreetsetele tõenditele, vaid sisuliselt eeldas, et hagejad olid teadlikud ühe ja vältava rikkumise sellest osast, mis seisnes keeldumises vahendustasusid maksmast, kuna sellel oli sama eesmärk kui rikkumise kahel ülejäänud koostisosal. Vastavalt eespool punktis 653 viidatud kohtupraktikale ei ole lisatasude ja keeldumise vahendustasusid maksmast omavaheline objektiivne majanduslik täiendamine – isegi juhul, kui see on tõendatud – piisav näitamaks, et hagejad oleksid pidanud seda mõistlikult ette nägema.

700 Seega tuleb asuda seisukohale, et asjaolud, millele komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 882 tugines, ei tõenda, et hagejad olid piisavalt teadlikud teiste süüdistatud vedajate konkurentsivastasest tegevusest seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast.

701 Oma menetlusdokumentides viitas komisjon siiski haldusmenetluse toimikus sisalduvale kolmele muule tõendile näitamaks, et hagejad olid või oleksid pidanud olema sellest tegevusest teadlikud ja et nad olid valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima.

702 Esimene nendest asjaoludest on 9. juuni 2005. aasta ettevõttesisene e-kiri, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 680. Selles e-kirjas annab hagejate töötaja edasi vestluse sisu, mis tal samal päeval oli „vanade kontaktidega Šveitsis [Cargo Accounts Settlement Systemsis (lennulastiarvete arveldussüsteem, edaspidi „CASS“)]“ seoses ekspediitorite ühenduste kooskõlastatud tegevusega lisatasudelt vahendustasu maksmisega seoses. Nimetatud töötaja rõhutab, et „[k]üsimus tervikuna on konkurentsi seisukohast erakordselt tundlik ja oluline on see, et WOW [allianss] ei reageeriks kollektiivselt ja et WOW [alliansi] üksikliikmed ei annaks „kollektiivset“ vastust“. Nimetatud töötaja sõnul on „[k]õige parem viis toimida, kui CASS, kuna see asub Šveitsis, annaks nõu tagajärgede kohta“.

703 Vaidlustatud otsuses ei ole aga midagi, mis võimaldaks asuda seisukohale, et CASS andis Šveitsis vedajatele nõu leppida kahe- või mitmepoolselt kokku, et nad keelduvad pidamast läbirääkimisi ekspediitoritega vahendustasu maksmise üle ja keelduvad tegemast neile allahindlusi lisatasude pealt. Samuti ei ole võimalik vaidlustatud otsusest järeldada, et CASS oleks hagejatele edastanud asjaolusid, mis andsid alust arvata, et teised süüdistatud vedajad olid sel viisil kokku leppinud või kavatsesid seda teha. Vastupidi, vaidlustatud otsuse põhjenduses 680 viidatud 9. juuni 2005. aasta ettevõttesisesest e-kirjast nähtub, et Šveitsis märgiti üksnes esiteks seda, et hinnad ja vahendustasud on „[ekspediitori] ja [vedaja] vaheline kahepoolne küsimus“, teiseks seda, et ekspediitor ei saanud ühepoolselt otsustada kohandamiste üle, ja kolmandaks sisuliselt seda, et ekspediitorite tegevusel võivad olla olulised tagajärjed.

704 Komisjonil ei ole seega alust järeldada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 680 viidatud 9. juuni 2005. aasta ettevõttesisene e-kiri tõendab, et hagejad olid vajalikul määral teadlikud teiste süüdistatud vedajate kavandatavast või ellu viidud õigusvastasest tegevusest seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast.

705 Samuti ei saa komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 680 viidatud 9. juuni 2005. aasta e-kirjale järgnenud ettevõttesisese teabevahetuse põhjal järeldada, et WOW alliansis toimus arutelu keeldumise üle vahendustasusid maksmast. Vastupidi, nagu nähtub samas põhjenduses viidatud 14. juuni 2005. aasta e-kirjast, välistas üks hagejate töötaja sellise võimaluse: „Me ei saa seda WOW [alliansis] arutada, vaid seda küsimust peab iga lennuettevõtja ise käsitlema.“

706 Teine tõend, millele komisjon oma menetlusdokumentides tugineb, et järeldada, et hagejad olid vajalikul määral teadlikud teiste süüdistatud vedajate kavandatavast või ellu viidud õigusvastasest tegevusest seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast, on 28. detsembri 2005. aasta e-kiri. Tuleb märkida, et seda e-kirja kirjeldatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 686. Selles e-kirjas küsis üks SACi töötaja mitmelt vedajalt, sealhulgas hagejatelt, kas nad olid kuulnud („wondered if you have heard“) DHLi hiljutisest teatest, mille oli saanud SACi büroo Frankfurdis (Saksamaa) ja milles teatati, et edaspidi hakatakse lisatasudelt vahendustasu võtma. SACi töötaja lisab, et teatises viidatakse IATA resolutsioonile 805zz, ta ei tea, mida see endast kujutab, ning on tänulik nende kommentaaride eest.

707 Miski selles e-kirjas ei kutsu neid vedajaid otsesõnu üles leppima kokku selles, et nad keelduks vahendustasusid maksmast, ega vahetama teavet selle kohta, kuidas nad nimetatud teatele äriliselt vastavad.

708 Arvestades kõnealuses e-kirjas esitatud kahtlusi IATA resolutsiooni 805zz kohta, on mõeldav, et SACi töötaja küsimused puudutasid üksnes lisatasude pealt küsitava vahendustasu võimalikku sissenõutavust. Ühe muu vedaja ühe teise töötaja vastus annab siiski mõista, et SACi kirja võis

mõista ka nii, et see puudutas ärilist vastust DHLi teatele. See töötaja mainis ühes 3. jaanuari 2006. aasta ettevõttesiseses e-kirjas, et ta oli rääkinud Lufthansaga, kes oli eelkõige viidanud sellele, et ta ei „kavatse nõustuda seda tüüpi arvetega“.

709 Sellest tuleneb, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 686 kirjeldatud 28. detsembri 2005. aasta e-kiri üksi ei võimalda tõendada, et hagejad osalesid ühe ja vältava rikkumise selles osas, mis puudutas keeldumist vahendustasusid maksmast. Eespool punktis 344 viidatud väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab siiski analüüsima, kas koos teiste tõenditega võis see e-kiri kujutada endast kaudsete tõendite kogumit, mis võimaldas komisjonil järeldada, et olukord oli nii (vt allpool punktid 711 ja 712).

710 Kolmas tõend, millele komisjon oma menetlusdokumentides tugineb järeldamaks, et hagejad olid vajalikul määral teadlikud teiste süüdistatud vedajate kavandatavast või ellu viidud õigusvastasest tegevusest seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast, on väljavõte SAS Cargo vastusest vastuväiteteatisele. Sellest väljavõttest nähtub, et hagejate töötaja saatis 10. juunil 2005 ühele teisele vedajale e-kirja lisatasude pealt makstavate vahendustasude kohta, minnes vastuollu oma ülemuste otseste juhistega. Komisjon piirdub siiski väitega, et nimetatud väljavõte „tõendab, et Lufthansa edastas [lisatasu pealt makstavate vahendustasude] […] kohta teavet [hagejatele] ning et [nende] töötaja vastas sellele“, täpsustamata, millist teavet see puudutab, ega ammugi väitmata, et see teave puudutas võimalikku kooskõlastatud vastust ekspediitoritele.

711 Neil asjaoludel ja isegi kui eeldada, et neid kolme asjaolu, millele komisjon kohtumenetluse käigus viitas, võib arvesse võtta, ei saa asuda seisukohale, et eraldi või koos hinnatuna oleksid need laadilt sellised, et need oleksid andnud hagejatele piisava ülevaate teiste süüdistatud vedajate kavandatavast või ellu viidud õigusvastasest tegevusest seoses keeldumisega vahendustasusid maksmast.

712 Kuna puuduvad muud usutavad, täpsed ja üksteistega kooskõlas tõendid, mis sellist teadlikkust tõendaksid, siis tuleb järeldada, et komisjon tegi vea, pidades hagejaid vastutavaks ühe ja vältava rikkumise selle osa eest, mis puudutas keeldumist vahendustasusid maksmast. Käesoleva etteheitega tuleb seega nõustuda ja vaidlustatud otsuse artikkel 1 tühistada osas, milles tuvastatakse hagejate vastutus ühe ning vältava rikkumise selle osa eest. Ülejäänud osas tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata.

j) Kümnes väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu komisjoni esitatud tõendite kogumi igakülgsel hindamisel

713 Hagejad väidavad, et komisjon loetles vaidlustatud otsuses rea üksikuid, erinevaid ja kohalikke tegevusi, uurimata nendevahelisi objektiivseid seoseid, mistõttu ta tegi vea, järeldades esitatud tõendite kogumist, et nad osalesid ühe ning vältava rikkumise nendes osades, mis puudutasid kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu.

714 Mis puudutab vaidlusaluseid kontakte ajavahemikus 1999. aasta detsembrist kuni 2001. aasta detsembrini, siis komisjoni poolt aluseks võetud asjaolud vastavad teatud juhtudel tegevusele, mis ei olnud seotud EMP-sisese transpordiga. Ülejäänud asjaolud ei ole piisavad, et tõendada hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises kas seetõttu, et need ei tõenda kontakte teiste vedajatega, seetõttu, et need puudutavad alliansi alla kuuluvaid asjaolusid, või seetõttu, et need jäävad välja ühe ja vältava rikkumise sisulisest, geograafilisest või ajalisest kohaldamisalast. Lisaks käsitleb enamik tõendeid, millele tugineti, 2004. aasta maist kuni 2006. aasta veebruarini toimunud

vaidlusaluseid kontakte ja on tulemusetu või puudutab õiguspäraseid tegevusi alliansi raames või tegevusi, mida nõudsid kohalikud õigusnormid. Igal juhul on tegemist üksikute ja kohalike sündmustega.

715 Ohutuse lisatasuga seotud tegevuse osas toimus suurem osa enne 2004. aasta maid. Need ei ole seotud EMP-sisese transpordiga, puudutavad asjaolusid, mis on hõlmatud mõne alliansi või kohalike õigusnormidega, või ei tõenda hagejate ja teiste vedajate vahelisi kontakte. Ainus 2004. aasta maist hilisem asjaolu on seotud õiguspärase tegevusega ühe alliansi raames.

716 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

717 Käesolevas väiteosas väidavad hagejad sisuliselt, et käesoleva väite esimesest kuni üheksandast osast nähtub, et kaudsete tõendite kogum, millele komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 791 ja 792 viitas, ei võimalda tervikuna tuvastada, et nad osalesid kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasuga seotud ühe ning vältava rikkumise osades.

718 Esimesena, mis puudutab käesolevas asjas kütuse lisatasuga seotud tegevust, siis nähtub käesoleva väite esimese kuni üheksanda osa analüüsist, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 esitatud kaudsete tõendite kogumis, millele komisjon tugines, esitatud enam kui 40 vaidlusalusest kontaktist tuleb kõrvale jätta vaid kuus. Tegemist on vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 223, 406, 415, 443 ja 517 viidatud kontaktidega.

719 Sellega seoses tuleb esiteks märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 223 ja 517 viidatud kontaktid kuuluvad 13 vaidlusaluse kontakti hulka, mille alusel komisjon järeldas, et WOW alliansi liikmed, sealhulgas hagejad, arutasid kütuse lisatasu rakendamist. Ent nagu nähtub käesoleva väite teise kuni neljanda osa analüüsist, piisab selle järelduse põhjendamiseks ülejäänud 11 kontaktist.

720 Teiseks tuleb tõdeda, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 443 viidatud kontakt kuulub kolme vaidlusaluse kontakti hulka, millele komisjon tugines järeldamaks, et hagejad vahetasid ACCSi liikmetega e-kirju, millest nähtusid nende kavandatud tegevus ja nende tulevased teated. Ent nagu nähtub käesoleva väite kuuenda osa neljanda etteheite analüüsist, piisab selle järelduse põhjendamiseks kahest ülejäänud kontaktist.

721 Kolmandaks tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 406 ja 415 viidatud kontaktid kuuluvad kaheksa vaidlusaluse kontakti hulka, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 selleks, et põhjendada järeldust, mille kohaselt „lisaks on muid tõendeid konkurentidega suhtlemise kohta“. Nagu nähtub sõnade „lisaks“ kasutamisest, on tegemist ammendavuse huvides tehtud järeldusega. Seega, isegi kui eeldada, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 406 ja 415 viidatud kontaktide välistamine võib tähendada, et see järeldus on ekslik, ei mõjuta see vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 viidatud tõendite kogumi võimet vajaduse korral tõendada hagejate osalemist ühe ja vältava rikkumise osas, mis puudutab kütuse lisatasu.

722 Igal juhul tuleb märkida, et nagu nähtub käesoleva väite kuuenda kuni kaheksanda osa analüüsist, piisab järelduse, et „lisaks on muid tõendeid konkurentidega suhtlemise kohta“, põhjendamiseks ülejäänud viiest kontaktist.

723 Neljandaks, vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 223, 406, 415, 443 ja 517 viidatud kontaktid toimusid ajavahemikel, mille kohta on komisjonil muid tõendeid, mis toetavad järeldust, et hagejad osalesid kütuse lisatasuga seotud ühe ja vältava rikkumise osas, nagu nähtub eelkõige vaidlustatud otsuse põhjendustest 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 ja 546.

724 Eeltoodust nähtub, et hagejate argumendid käesoleva väiteosa põhjendamiseks ei võimalda kahtluse alla seada kaudsete tõendite kogumit, millele komisjon tugines vaidlustatud otsuse põhjenduses 791 selleks, et tõendada hagejate osalemist ühe ja vältava rikkumise osas, mis puudutas kütuse lisatasu.

725 Teisena, mis puudutab ohutuse lisatasuga seotud tegevust, siis tuleb märkida, et hagejate argumendid kolmanda väite käesoleva osa toetuseks kordavad sisuliselt argumente, millel põhinevad esimesed üheksa väiteosa, niivõrd, kuivõrd need puudutavad ohutuse lisatasuga seotud ühe ja vältava rikkumise osa. See argument lükati aga tagasi.

726 Lisaks, mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjendustes 618 ja 620 viidatud e-kirju, siis on eespool punktides 338–344 tõdetud, et need ei ole otsesed tõendid hagejate osalemise kohta ühe ja vältava rikkumise osas, mis puudutas ohutuse lisatasu, vaid üksnes kaudsed tõendid, mida tuleb hinnata koos kõigi muude tõenditega, millele komisjon viitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 792. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 618 ja 620 viidatud e-kirjad kuuluvad üheksa vaidlusaluse kontakti hulka, millele viidatakse vaidlustatud otsuse põhjenduses 792 põhjendamaks järeldust, et hagejad kooskõlastasid ohutuse lisatasu taset WOW alliansi liikmetega. Sellele liitub nimetatud otsuse põhjenduses 673 viidatud kontakt. Nagu aga nähtub käesoleva väite neljanda, kuuenda ja kaheksanda osa analüüsist, olid need kontaktid piisavad, et tuvastada ohutuse lisatasu taseme kooskõlastamine WOW alliansi liikmete vahel.

727 Hagejate argumendid ei võimalda seega kahtluse alla seada tõendite kogumit, millele komisjon tugines vaidlustatud otsuse põhjenduses 792 selleks, et näidata nende osalemist ühe ja vältava rikkumise osas, mis puudutas ohutuse lisatasu.

728 Seega tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata ja sellest tulenevalt järeldada – ilma et see mõjutaks eespool punktis 562 tuvastatud viga seoses nende osalemisega kütuse lisatasu kooskõlastamisel Tais 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 ja eespool punktis 712 tuvastatud viga seoses nende osalemisega ühe ning vältava rikkumise selles osas, mis seisnes keeldumises vahendustasusid maksmast –, et hagejad ei tõendanud käesoleva väite raames, et komisjon on teinud vea, määrates kindlaks nende osaluse ulatuse ühes ja vältavas rikkumises.

4. Neljas väide, et on rikutud ELTL artiklit 266, harta artikliga 17 kaitstud omandiõigust ja põhjendamiskohustust

729 Neljas väide, milles hagejad kinnitavad, et vaidlustatud otsuses on sisemised vastuolud, jaguneb kolmeks osaks, millest esimene puudutab ELTL artikli 266 rikkumist, teine harta artikliga 17 kaitstud omandiõiguse rikkumist ja kolmas põhjendamiskohustuse rikkumist.

a) Esimene väiteosa, mille kohaselt on rikutud ELTL artiklit 266

730 Hagejad heidavad komisjonile ette ELTL artikli 266 rikkumist, kuna ta ei võtnud 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsuse SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon (T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990) täitmiseks vajalikke meetmeid. Seega on vaidlustatud otsuses samad vastuolud kui need, mille

Üldkohus tuvastas viidatud kohtuotsuses ühelt poolt ühe ja vältava rikkumise olemasolu teesi ning teiselt poolt vastuoluliste järelduste vahel, mis puudutavad rikkumises osalenud erinevate vedajate vastutust. Hagejad viitavad selles osas erinevatele järeldustele, millele komisjon jõudis seoses 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetusega, millest ta järeldas, et sellest algas nende osalemine ühes ja vältavas rikkumises, välistades samas kahe teise selles kirjavahetuses osalenud vedaja osalemise.

731 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

732 ELTL artikli 266 kohaselt peab institutsioon, kes andis tühistatud akti, võtma meetmed, mis on tühistava kohtuotsuse täitmiseks vajalikud. See kohustus on üksnes selle ulatusega, mis on vajalik tühistava kohtuotsuse täitmiseks (29. novembri 2007. aasta kohtuotsus Itaalia *vs.* komisjon, C-417/06 P, ei avaldata, EU:C:2007:733, punkt 52).

733 Kohtupraktika kohaselt peab asjaomane institutsioon tühistava kohtuotsuse täitmiseks ja selle täielikuks elluviimiseks järgima nii kohtuotsuse resolutsiooni kui ka põhjendusi, mis selle resolutsioonini viisid ja mis kujutavad endast vajalikku tuge selles mõttes, et need on resolutsiooni täpse tähenduse mõistmiseks hädavajalikud (26. aprilli 1988. aasta kohtuotsus Asteris jt *vs.* komisjon, 97/86, 99/86, 193/86 ja 215/86, EU:C:1988:199, punkt 27, ning 6. märtsi 2003. aasta kohtuotsus Interporc *vs.* komisjon, C-41/00 P, EU:C:2003:125, punkt 29).

734 ELTL artikkel 266 kohustab asjaomast institutsiooni vältima seda, et tühistatud akti asendavad aktid sisaldavad samasuguseid puudusi kui need, mis on tuvastatud tühistavas kohtuotsuses (vt selle kohta 29. aprilli 2004. aasta kohtuotsus IPK-München *vs.* komisjon, C-199/01 P ja C-200/01 P, EU:C:2004:249, punkt 83).

735 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsuses SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon (T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990) järeldas Üldkohus, et seega tuleb tõdeda, et esinevad vastuolud 9. novembri 2010. aasta otsuse põhjenduste ja resolutsiooni vahel, kuna põhjendustes kirjeldatakse ühteainsat üht ja vältavat rikkumist, mis puudutab kõiki kartelliga kaetud liine ning milles osalesid kõik 9. novembri 2010. aasta otsuse 21 adressaati, samas kui resolutsioonis toodi välja kas neli eraldiseisvat ühte ja vältavat rikkumist või üksainus üks ja vältav rikkumine, mille eest loetakse vastutavaks vaid niisugused vedajad, kes 9. novembri 2010. aasta otsuse artiklites 1–4 mainitud liinidel otseselt osalesid neist igas artiklis viidatud õigusvastases tegevuses või kes olid teadlikud salajasest kokkuleppest neil liinidel ja võtsid sellega kaasneva riski enda kanda (vt eespool punkt 17).

736 Lisaks leidis Üldkohus, et 9. novembri 2010. aasta otsuse põhjendustes on olulised sisemised vastuolud, kuna selles on hinnangud, mis on raskelt ühildatavad ühe ja vältava rikkumisega, mis hõlmas kõiki resolutsioonis nimetatud liine, nagu neid on kirjeldatud samades põhjendustes (16. detsembri 2015. aasta kohtuotsus SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon, T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990, punkt 75). Nende hinnangute hulgas oli see, millega kinnitati teatud vedajate rikkumises osalemise alguskuupäevaks 1. mai 2004, kuna neid ei saanud pidada vastutavaks rikkumise eest EMP-sisestel liinidel ja kuna määrus nr 1/2003 muutus kohaldatavaks nende teenindatud liinidele alles alates sellest kuupäevast (16. detsembri 2015. aasta kohtuotsus SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon, T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990, punkt 76).

737 Käesolevas asjas ei esita hagejad ühtegi argumenti, mis tõendaks, et eespool välja toodud vastuolusid on korratud vaidlustatud otsuses. Nad piirduvad märkimisega, et nende ühes ja vältavas rikkumises osalemise algus määrati kindlaks 13. ja 14. detsembri 1999. aasta

e-kirjavahetuse alusel erinevalt teistest vedajatest, kes ometi nimetatud kirjavahetuses osalesid. Nad ei näita, kuidas see asjaolu annab tunnistust sellest, et 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsuses SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon (T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990) tuvastatud vastuolud on vaidlustatud otsuses alles, ja on täpsemalt vastuolus järeldusega, et tegemist oli ühe ja vältava rikkumisega, mis puudutas kõiki kartelliga hõlmatud liine, milles osalesid kõik süüdistatud vedajad.

738 Lisaks, vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei otsustanud Üldkohus 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsuse SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon (T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990) punktis 85, et komisjon ei põhjendanud 9. novembri 2010. aasta otsust piisavalt, leides, et 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetus on tõend hagejate osalemisest rikkumises, kuid mitte teiste selles kirjavahetuses osalenud vedajate osalemisest rikkumises. Nimetatud punktis käsitles Üldkohus 9. novembri 2010. aasta otsuse vastuolu tagajärgi juhul, kui selle resolutsiooni tõlgendataks nii, et selles kirjeldatakse nelja eraldiseisvat ühte ja vältavat rikkumist. Üldkohus viitas selles osas hagejate väitele, et komisjon kohtles 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetust väidetavalt diskrimineerivalt, üksnes selleks, et illustreerida nende vastuolude tagajärgi. Nagu Üldkohus nimelt 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsuse SAS Cargo Group jt *vs.* komisjon (T-56/11, ei avaldata, EU:T:2015:990) punktis 85 sisuliselt märkis, võtsid need vastuolud hagejatelt võimaluse aru saada, kas neid koheldi erinevalt kui 9. novembri 2010. aasta otsuse ülejäänud adressaate, kes olid seotud kõnealuse e-kirjavahetusega, põhjusel et viimased ei teenindanud teatud liine.

739 Hagejad ei ole seega tõendanud, et vaidlustatud otsuses on rikutud ELTL artiklit 266. Käesolev väiteosa tuleb seega tagasi lükata.

b) Teine väiteosa, mille kohaselt on rikutud harta artikliga 17 kaitstud omandiõigust

740 Hagejad väidavad, et komisjon tegutses nende suhtes meelevaldselt ja valikuliselt, rikkudes harta artiklis 17 sätestatud omandiõigust, millel peab harta artikli 52 lõike 3 kohaselt olema sama tähendus ja ulatus kui EIÕK 1. lisaprotokolli artiklil 1. Neile trahvi määramine kujutab endast nende omandiõiguse põhjendamatut riivet, sest see on meelevaldne ja ebajärjekindel, kuna komisjon ei ole rikkumise teatud toimepanijaid vastutavaks pidanud või on pidanud neid vastutavaks lühema ajavahemiku eest.

741 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

742 Nagu on märgitud eespool punktis 424, ei saa asjaolu, et komisjon ei tuvastanud hagejaga sarnases olukorras oleva ettevõtja rikkumist, võimaldada selle hageja suhtes tuvastatud rikkumist kõrvale jätta, kui see on nõuetekohaselt tuvastatud, ja isegi kui liidu kohtu poole ei ole pöördutud seoses selle teise ettevõtja olukorraga. Sama kehtib ka siis, kui asjaomane ettevõtja tugineb asjaolule, et ettevõtjat, kes on väidetavalt sarnases olukorras, ei karistatud rikkumises osalemise ühe osa eest (vt selle kohta 9. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Samsung SDI ja Samsung SDI (Malaysia) *vs.* komisjon, C-615/15 P, ei avaldata, EU:C:2017:190, punkt 38).

743 Käesoleva väiteosa raames, viidates uuesti komisjoni hinnangutele 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetuse kohta, heidavad hagejad komisjonile ette aga just seda, et ta tegutses meelevaldselt, jättes tuvastamata ühe ning vältava rikkumise teatud toimepanijate vastutuse, või järeldas, et nad olid vastutavad lühema ajavahemiku eest. Käesolev väiteosa tuleb seega tagasi lükata.

744 Igal juhul, mis puudutab asjaolu, et komisjon ei tuvastanud ühe ja vältava rikkumise teatud toimepanijate vastutust, siis tuleb meenutada – nagu nähtub eespool punktist 463 –, et võimalus tuvastada ettevõtja osalemine rikkumises sõltub kõigist tema vastu esitatud tõenditest, nagu komisjon õigesti toonitab. Samuti nähtub eespool punktist 464, et komisjon märkis põhjendatult, et ta „ei omista tingimata sama väärtust igale põhjendusele […] ega selles sisalduvale individuaalsele tõendile“ ja et „viidatud põhjendused olid pigem osaks tõendite globaalsest tervikust, millele ta tugines ja mida tuli selles kontekstis hinnata“. Sellest järeldub, et asjaolust, et ettevõtjat, keda ei süüdistatud või süüdistati väiksemas ulatuses, mainitakse teatud dokumentides, mida kasutatakse ettevõtjate vastu, keda komisjon on karistanud, ei piisa selleks, et asuda seisukohale, et esimene on sarnases olukorras nagu teine seoses nende vastutusega asjasse puutuva rikkumise eest.

745 Sellest tuleneb, et komisjon võis – ilma et oleks vaidlustatud otsuses meelevaldselt tegutsenud – järeldada, et hageja vastu esitatud vaidlusaluste kontaktide terviklik hindamine oli piisav, et neid rikkumises süüdistada, leides samas, et vedajate puhul, keda ei süüdistatud, aga kes osalesid nendest kontaktidest mõnedes, puudus piisavalt veenev tõendite kogum.

746 Samuti, mis puudutab erinevusi kuupäevade vahel, mil komisjon määras kindlaks rikkumises osalemise alguse hagejate ja kahe teise süüdistatud vedaja osas, kes olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetusega, siis tuleb meenutada, et kuupäeva kindlaksmääramine, mil ettevõtja hakkas rikkumises osalema, võib sõltuda samaaegselt, enne või pärast asjaomast kuupäeva tuvastatud tõendite kogumist (vt selle kohta 16. juuni 2015. aasta kohtuotsus FSL jt *vs.* komisjon, T-655/11, EU:T:2015:383, punkt 178).

747 Komisjon võis seega – ilma et oleks vaidlustatud otsuses meelevaldselt tegutsenud – järeldada, et samast ajast pärinevatest tõenditest piisas SAS Consortiumi süüdistamiseks alates 13. detsembrist 1999, leides samas, et selline tõendite kogum puudub, et süüdistada alates samast kuupäevast kahte teist süüdistatud vedajat, kes osalesid samuti 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetuses.

748 Järelikult ei saa komisjonile ette heita, et ta võttis ühes ja vältavas rikkumises osalemise alguskuupäevana aluseks erinevad kuupäevad ühelt poolt hagejate ja teiselt poolt kahe teise süüdistatud vedaja puhul, kuigi kõik need vedajad olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetusega.

749 Täiendavalt, nagu komisjon põhjendatult märkis, ilma et talle selles küsimuses vastu vaieldaks, vastavad ühes ja vältavas rikkumises osalemise alguskuupäevad kõigi kolme süüdistatud vedaja puhul nendele kuupäevadele, kui nad saatsid esimesed ennast süüstavad e-kirjad (vt vaidlustatud otsuse põhjendused 135 ja 161), kusjuures 13. detsembri 1999. aasta e-kirja allikaks on hagejad. Sellest tuleneb, et komisjoni poolt käesolevas asjas aluseks võetud erinevatel ühes ja vältavas rikkumises osalemise alguspäevadel on objektiivne õigustus. Järelikult on välistatud igasugune komisjoni meelevaldne käitumine selles osas.

750 Sellest järeldub, et omandiõiguse rikkumist puudutav etteheide, mis tervikuna põhines käesolevas asjas menetluse väidetavalt meelevaldsel ja ebajärjekindlal laadil, tuleb tagasi lükata.

751 Eeltoodu põhjal tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata.

c) Kolmas väiteosa, mis puudutab põhjendamiskohustuse rikkumist

752 Hagejad väidavad sisuliselt, et komisjon ei põhjenda piisavalt oma otsust, kuna ta ühelt poolt ei tuvastanud ühe ja vältava rikkumisega seotud teatud vedajate vastutust ja võttis teiselt poolt aluseks ühes ning vältavas rikkumises osalemise alguskuupäeva, mis on erinev kui teiste süüdistatud vedajate puhul, kes olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetusega.

753 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

754 Ühelt poolt, mis puudutab komisjoni otsust mitte lugeda teatud rikkumisega seotud vedajaid vastutavaks, siis tuleb meenutada, et komisjonil ei ole mingit kohustust esitada vaidlustatud otsuses põhjuseid, miks teatud ettevõtjaid ei võetud vastutusele ühe ja vältava rikkumise eest. Nimelt ei saa akti põhjendamise kohustus hõlmata akti koostajaks oleva institutsiooni kohustust põhjendada, miks ta ei ole võtnud vastu kolmandatele isikutele adresseeritud muid sarnaseid akte (8. juuli 2004. aasta kohtuotsus JFE Engineering *vs.* komisjon, T-67/00, T-68/00, T-71/00 ja T-78/00, EU:T:2004:221, punkt 414).

755 Käesolevas asjas tuginevad hagejad aga nimelt sellele, et komisjon ei selgitanud, miks temaga sarnases olukorras olevaid vedajaid ei tunnistatud vastutavaks ühe ja vältava rikkumise eest.

756 Sellest tuleneb, et käesolev argument ei saa olla edukas.

757 Teiselt poolt, mis puudutab põhjendamiskohustuse rikkumist, kuna 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetust käsitleti väidetavalt ebajärjekindlalt, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 1169 määras komisjon kindlaks, et hagejate rikkumises osalemise alguskuupäev on 13. detsember 1999. Samas põhjenduses määras ta kindlaks, et kahe teise süüdistatud vedaja, kes olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetusega, rikkumises osalemise alguskuupäevad on vastavalt 21. september 2000 ja 14. detsember 1999.

758 Nagu eespool punktis 749 märgitud, nähtub vaidlustatud otsusest, et need kuupäevad vastavad iga süüdistatud vedaja puhul, kes olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjade vahetusega, nende saadetud esimeste ennast süüstavate e-kirjade kuupäevadele. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1148 tuvastas komisjon need e-kirjad. Hagejate puhul on tegemist vaidlustatud otsuse põhjendustes 135 ja 790–792 viidatud e-kirjadega. Kahe teise süüdistatud vedaja puhul, kes olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjavahetusega, on tegemist vastavalt vaidlustatud otsuse põhjendustes 161 ja 717–720 ning vaidlustatud otsuse põhjendustes 135 ja 773–777 viidatud e-kirjadega.

759 Järelikult tuleb põhjendamatuse tõttu tagasi lükata väide, et komisjon ei põhjendanud piisavalt oma valikut võtta kolme süüdistatud vedaja puhul, kes olid seotud 13. ja 14. detsembri 1999. aasta e-kirjadega, rikkumises osalemise alguskuupäevana aluseks erinevad kuupäevad.

760 Eelnevast tuleneb, et käesolev väiteosa ja seega neljas väide tervikuna tuleb tagasi lükata.

5. Viies väide, et hagejatele määratud trahvisumma kindlaksmääramisel on tehtud vigu

761 Hagejad esitavad viienda väite teise võimalusena, juhuks kui Üldkohus peaks leidma, et komisjonil oli õigus neile trahvi määrata. Hagejad esitavad selle väite sisuliselt viies osas, millest esimene puudutab vigu müügiväärtuse kindlaksmääramisel, teine vigu ühe ja vältava rikkumise raskuse

kindlaksmääramisel, kolmas vigu ühe ja vältava rikkumise kestuse kindlaksmääramisel, neljas vigu 2006. aasta suuniste punkti 28 kohaldamisel seoses korduvusega ning viies vigu kergendavate asjaolude hindamisel.

a) Esimene väiteosa, mille kohaselt on müügiväärtuse kindlaksmääramisel tehtud vigu

762 Hagejad väidavad, et komisjon rikkus 2006. aasta suuniste punkti 13, kuna ta arvas müügiväärtuse hulka hagejate teatava müügi, millel ei olnud otsest ega kaudset seost ühe ja vältava rikkumisega. Esiteks on tegemist müügiga EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, teiseks müügiga „väljaspool EMPd“, kolmandaks müügiga liinidel, millel ei ole seost „üksikute liinidega“, kus hagejad osalesid kohalikes ja üksikutes juhtumites, ning neljandaks summadega, mis on seotud lennulastiteenuste hinna muude osadega kui kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu.

763 2006. aasta suuniste punktis 13 on sätestatud:

„Trahvi põhisumma kindlaksmääramisel võetakse aluseks [ettevõtja müüdud] nende kaupade või teenuste väärtus, millega on rikkumine otseselt või kaudselt EMP asjaomasel territooriumil seotud. Üldiselt vaatleb komisjon ettevõtja müüki viimasel rikkumises osalemise täisaastal (edaspidi „müügiväärtus“).“ [Täpsustatud sõnastus.]

764 Kohtupraktika kohaselt on selle punkti eesmärk seega seada ettevõtjale määratud trahvi arvutamisel lähtepunktiks summa, mis kajastaks rikkumise majanduslikku tähtsust ja kõnealuse ettevõtja suhtelist osakaalu rikkumises (12. novembri 2014. aasta kohtuotsus Guardian Industries ja Guardian Europe *vs.* komisjon, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, punkt 57, ning 28. juuni 2016. aasta kohtuotsus Portugal Telecom *vs.* komisjon, T-208/13, EU:T:2016:368, punkt 237).

765 Seega, kuigi selles punktis viidatud müügiväärtuse mõiste ei saa mõistagi hõlmata ettevõtja realiseeritud müüki, mis ei kuulu kartellikokkuleppe kohaldamisalasse, oleks sätte eesmärk siiski kahjustatud, kui kõnealust mõistet tuleks käsitada nii, et see piirdub vaid niisugusest müügist saadud käibega, mille puhul on tõendatud, et kõnealune kartell tõesti seda mõjutas (11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Team Relocations jt *vs.* komisjon, C-444/11 P, ei avaldata, EU:C:2013:464, punkt 76, ning 1. veebruari 2018. aasta kohtuotsus Panalpina World Transport (Holding) jt *vs.* komisjon, C-271/16 P, ei avaldata, EU:C:2018:59, punkt 30).

766 Sellise piiramise tagajärjel vähendataks pealegi kunstlikult konkreetse ettevõtja toimepandud rikkumise majanduslikku tähtsust, kuna pelk asjaolu, et otseseid tõendeid kartellikokkuleppega tõepoolest mõjutatud müügi kohta leiti piiratud hulgal, viiks selleni, et lõpuks määratakse trahv, millel puudub tegelik seos asjaomase kartellikokkuleppe kohaldamisalaga. Sellise salastatuse premeerimine kahjustaks ka ELTL artikli 101 rikkumiste tõhusa uurimise ja nende eest karistamise eesmärki ning seetõttu ei saa seda lubada (11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Team Relocations jt *vs.* komisjon, C-444/11 P, ei avaldata, EU:C:2013:464, punkt 77).

767 Neid kaalutlusi arvestades tuleb analüüsida nelja viga, mis hagejate väitel on vaidlustatud otsuses müügiväärtuse kindlaksmääramisel tehtud.

1) EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, lennulastiteenuste müügist tuleneva käibe arvamine müügiväärtuse hulka

768 Hagejad heidavad komisjonile ette, et ta arvas müügiväärtuse hulka lennulastiteenuste müügi EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, kus komisjonil puudus pädevus konkurentsieeskirjade rikkumist tuvastada ja selle eest karistada.

769 Komisjon vastab, et hagejate argumendid põhinevad vaidlustatud otsuse vääral tõlgendusel, mille kohaselt EMP lepingu artikli 53 rikkumine tuvastati EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid. Komisjon väidab ka, et hagejate argumendid on puhtalt abstraktsed, kuna nad ei täpsusta, kas nad teenindavad neid liine, ega näita olenevalt olukorrast, millise osa nende käibest nad nendelt liinidelt saavad.

770 Repliigis lisab komisjon, et hagejate müük EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, oli nii väike, et nende väljajätmine müügiväärtusest ei mõjuta kuidagi trahvisummat.

771 Eespool punktidest 763–766 nähtub, et müügiväärtus ei saa hõlmata müüki, mis ei kuulu otseselt või kaudselt kõnealuse rikkumise alla.

772 Sellega seoses tõdeti eespool punktis 251, et komisjon ei pidanud hagejaid vaidlustatud otsuse artikli 1 punktis 3 vastutavaks EMP lepingu artikli 53 rikkumise eest EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid. Need liinid ei kuulunud ühe ja vältava rikkumise alla. See müük ei olnud seotud ühe ja vältava rikkumisega 2006. aasta suuniste punkti 13 tähenduses ning seetõttu ei saanud seda müügiväärtuse hulka arvata.

773 Vastuseks Üldkohtu kirjalikele ja suulistele küsimustele möönis komisjon, et müügiväärtuse hulka arvati 262 084 eurot, mis vastas hagejate lennulastiteenuste müügile 2005. aastal EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid.

774 Sellest tuleneb – nagu komisjon kohtuistungil nõustus –, et vaidlustatud otsuses on müügiväärtuse kindlaksmääramisel tehtud viga, kuna see hõlmab viidatud müüki.

2) „Väljaspool EMPd toimunud“ müügist saadud käibe lisamine müügiväärtuse hulka ja üldine 50% vähendamine

775 Hagejad heidavad komisjonile ette, et ta arvas müügiväärtuse hulka käibe, mis saadi väljaspool EMPd toimunud müügist ja millel ei olnud seega rikkumisega otsest või kaudset seost EMP asjaomasel territooriumil 2006. aasta suuniste punkti 13 tähenduses. Süüdistatud vedajatele üldise 50% vähendamise tegemine ei olnud piisav kajastamaks asjaolu, et saabuvaid ja väljuvaid teenuseid osutati osaliselt väljaspool EMPd ning et osa kahjust, mille kartell nende liinidega seoses tekitas, materialiseerus väljaspool EMPd.

776 Komisjoni toimimisviis ei ole täpne, see on meelevaldne ja ebapiisavalt põhjendatud. Komisjon ei ole seega selgelt määratlenud saabuvate ja väljuvate teenuste osa või väidetavat kahju, mis tekkis väljaspool EMPd. Vaidlustatud otsus ei sisalda mingit analüüsi selle kohta, kus kahju materialiseerus ja kus kõnealuseid teenuseid osutati. Täpsemalt, komisjon ei saanud asuda seisukohale, et saabuvate teenuste müügist saadud käive oli võrdne väljuvate teenuste müügist saadud käibega, kuna ta teadis, et tulu, mida hagejad saabuvatelt lennuliinidelt saavad, oli palju suurem sellest, mida nad väljuvatelt lennuliinidelt saavad.

777 Vaidlustatud otsuses ei ole ka analüüsi, mille eesmärk oleks kindlaks teha, kas kasutatud lähenemisviis, mis kaldus kõrvale 2006. aasta suuniste punktist 13, võis kaasa tuua kõigi vedajate võrdse kohtlemise.

778 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

779 Kõigepealt tuleb märkida, et hagejad ei määratle täpselt müüki, mis nende sõnul on „väljaspool EMPd toimunud“. Tuleb siiski märkida, et teise väite raames väitsid hagejad, et lennulastiteenuste müüki „käsitletakse kohapeal“ ning et ekspediitorite ja vedajate „kontaktid toimusid [lennuliinide] lähtekohas“, kusjuures vedajad saavad vastata ekspediitorite nõudmistele vaid siis, kui nad suudavad kaupu vedada sellest lähtekohast alates.

780 Tuleb aga sedastada, et väljuva lennulasti teenuste lähtepunkt asub määratluse kohaselt EMP territooriumil. Seevastu asub saabuva lennulasti teenuste lähtepunkt määratluse kohaselt väljaspool EMP territooriumi. Seega tuleb hagejate viidet „väljaspool EMPd toimunud“ müügile mõista nii, et see puudutas saabuva lennulasti teenuste müüki.

781 Pärast seda täpsustust tuleb meenutada, et 2006. aasta suuniste punkt 13 seab asjaomase ettevõtja kaupadelt või teenustelt saadud käibe müügiväärtuse hulka lisamise tingimuseks, et kõnealuse müügiga „on rikkumine otseselt või kaudselt […] EMP asjaomasel territooriumil seotud“.

782 2006. aasta suuniste punktis 13 ei ole seega mainitud „läbi räägitud müüki“ ega „müüki, mille eest on arve esitatud“ EMPs, vaid see viitab üksnes müügile, millega rikkumine on seotud EMPs. Sellest tuleneb, et selle punktiga ei ole vastuolus see, kui komisjon võtab arvesse müügi väljaspool EMPd asuvatele klientidele, ega ole sellega ka kohustatud arvesse võtma EMPs läbi räägitud müüki või müüki, mille kohta on arve esitatud. Teisisõnu piisaks rikkumises osalenud ettevõtjal sellest, et ta peab läbirääkimisi oma müügi üle oma klientide väljaspool EMPd asuvate tütarettevõtjatega või esitab neile arve, et seda müüki ei võetaks võimaliku trahvi arvutamisel arvesse, mis oleks seega palju väiksem (vt selle kohta 9. märtsi 2017. aasta kohtuotsus Samsung SDI ja Samsung SDI (Malaysia) *vs.* komisjon, C-615/15 P, ei avaldata, EU:C:2017:190, punkt 55).

783 Mis puudutab mõiste „müük EMP territooriumil“ tõlgendust, mida hagejad üritavad tuletada komisjoni otsusest juhtumis COMP/39.406 – laadimisvoolikud, siis piisab, kui meenutada, et komisjoni varasem otsustuspraktika ei kujuta endast konkurentsi valdkonna trahvide õiguslikku raamistikku, sest selle raamistiku määratlevad üksnes määrus nr 1/2003 ja 2006. aasta suunised (vt 9. septembri 2011. aasta kohtuotsus Alliance One International *vs.* komisjon, T-25/06, EU:T:2011:442, punkt 242 ja seal viidatud kohtupraktika), ning et igal juhul ei ole tõendatud, et nimetatud otsuse aluseks oleva juhtumi asjaolud, nagu turud, tooted, riigid, ettevõtjad ja asjaomased perioodid, olid võrreldavad siinsete asjaoludega (vt selle kohta 29. juuni 2012. aasta kohtuotsus E.ON Ruhrgas ja E.ON *vs.* komisjon, T-360/09, EU:T:2012:332, punkt 262 ning seal viidatud kohtupraktika).

784 Seda mõistet tuleb tõlgendada 2006. aasta suuniste punkti 13 eesmärki silmas pidades. Nagu nähtub eespool punktidest 764–766, on selle eesmärk võtta trahvide arvutamisel lähtepunktiks summa, mis kajastab muu hulgas rikkumise majanduslikku tähtsust asjaomasel turul, kuna rikkumise esemeks olevate kaupade või teenuste pealt saadud käive on objektiivne asjaolu, mis täpselt näitab selle kahjulikkust normaalsetele konkurentsitingimustele (vt 28. juuni 2016. aasta kohtuotsus Portugal Telecom *vs.* komisjon, T-208/13, EU:T:2016:368, punkt 236 ja seal viidatud kohtupraktika).

785 Seega peab komisjon selleks, et teha kindlaks, kas müük toimus „EMP […] territooriumil“ 2006. aasta suuniste punkti 13 tähenduses, valima kriteeriumi, mis väljendab tegelikku olukorda turul, see tähendab suudab kõige paremini kindlaks määrata kartelli tagajärjed konkurentsile EMPs.

786 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1186 ja 1197 märkis komisjon, et ta võttis müügiväärtuse arvutamisel arvesse käivet, mis saadi lennulastiteenuste müügist EMP-sisestel liinidel, liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel, liidu–Šveitsi liinidel ja EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid. Nagu nähtub selle otsuse põhjendusest 1194, hõlmas müük, mis oli seotud liidu – kolmandate riikide vaheliste liinide ja EMP liinidega, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid, lennulasti teenuste müüki ühtlasi nii väljuvatel kui ka saabuvatel liinidel.

787 Samas põhjenduses viitas komisjon vajadusele võtta arvesse nende „eripära“, et põhjendada nende teenuste müügist saadud käibe lisamist müügiväärtuse hulka. Ta märkis muu hulgas, et üks ja vältav rikkumine puudutas neid teenuseid ja et „konkurentsivastastel kokkulepetel võis olla negatiivne mõju siseturule [nende] osas“.

788 Ent nagu nähtub eespool punktidest 156–237 ja vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, oli ootuspärane, et üks ja vältav rikkumine, sealhulgas saabuvate liinide osas, avaldab olulist ja vahetut mõju siseturule ning EMP territooriumile ja võib seega kahjustada konkurentsi EMP territooriumil. Vaidlustatud otsuse põhjendustes 1194 ja 1241 möönis komisjon siiski, et osa „kahjust“, mis on seotud vaidlusaluse tegevusega EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel, võis materialiseeruda väljaspool EMPd. Ta rõhutas samuti, et ühte osa nendest teenustest osutati väljaspool EMPd. Seetõttu tugines komisjon 2006. aasta suuniste punktile 37 ja vähendas EMP – kolmandate riikide vaheliste liinide puhul süüdistatud vedajate trahvi põhisummat 50% võrra.

789 Kui neil asjaoludel asuda seisukohale, et komisjon ei saanud arvata müügiväärtuse hulka 50% nendel liinidel saadud käibest, tähendaks see, et komisjonil keelatakse trahvisumma arvutamisel võtta arvesse müüki, mis kuulub ühe ja vältava rikkumise kohaldamisalasse ning mis võis kahjustada konkurentsi EMPs.

790 Vastupidi hagejate väidetule ei ole see vähendamine õigusvastane. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 1241 ja 1536. joonealusest märkusest, kohaldas komisjon seda vähendamist suuniste punkti 37 alusel, mis annab talle õiguse kalduda kõrvale samades suunistes sätestatud üldmeetodist, kui seda õigustavad konkreetse juhtumi eripärad või vajadus tagada teatud tasemel hoiatav mõju konkreetses asjas.

791 Sellega seoses tuleb otsuses, millega määratakse trahv, komisjonil esitada põhjendus, eriti määratud trahvi summa ja selle arvutamiseks kasutatud meetodi kohta. Ta on kohustatud otsuses märkima hindamiskriteeriumid, mis võimaldasid tal mõõta rikkumise raskust ja kestust, ilma et ta peaks otsuses esitama üksikasjalikuma selgituse või arvandmed trahvide arvutamise viisi kohta. Tal lasub siiski kohustus selgitada, kuidas ta kaalus ja hindas arvesse võetud asjaolusid (vt 10. novembri 2017. aasta kohtuotsus Icap jt *vs.* komisjon, T-180/15, EU:T:2017:795, punkt 291 ning seal viidatud kohtupraktika).

792 Kui komisjon otsustab – nagu käesolevas asjas – kohaldada 2006. aasta suuniste punkti 37 ja kalduda kõrvale üldmeetodist, mis on esitatud nendes suunistes, millega ta ise piirab oma kaalutlusõigust trahvisummade kindlaksmääramisel, siis kehtivad need põhjendamisnõuded veelgi rangemalt. Põhjendus peab olema täpne seda enam, et kõnealuses punktis on tehtud vaid

üldsõnaline viide „konkreetse juhtumi eripäradele“, jättes seega komisjonile suure kaalutlusruumi asjasse puutuvate ettevõtjate trahvide põhisummade erakorraliseks kohandamiseks. Nimelt on sellisel juhul veelgi tähtsam, et komisjon järgiks liidu õiguskorraga haldusmenetlustes antud tagatisi, mille hulka kuulub põhjendamiskohustus (13. detsembri 2016. aasta kohtuotsus Printeos jt *vs.* komisjon, T-95/15, EU:T:2016:722, punkt 48).

793 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et komisjon järgis 2006. aasta suuniste üldmeetodit peaaegu kõigis trahvi arvutamise etappides ning kaldus sellest suuniste punkti 37 alusel kõrvale üksnes selleks, et kohaldada põhisumma üldist 50% vähendamist. Põhjused, miks komisjon otsustas seega kalduda kõrvale 2006. aasta suuniste üldmeetodist – mida oli järginud trahvi põhisumma arvutamise eelnevates etappides –, on esitatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 1194 ja 1241. Nagu juba märgitud eespool punktis 788, on nendes põhjendustes märgitud, et osa kõnealustest teenustest osutati väljaspool EMPd ja et osa „kahjust“, mis on seotud vaidlusaluse tegevusega EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel, võis materialiseeruda väljaspool EMPd.

794 Täpsustades, et need asjaolud õigustavad nii saabuvate kui ka väljuvate liinide põhisumma vähendamist 50% võrra, esitas komisjon piisavalt põhjused, mis viisid üldise 50% vähendamiseni, ning võimaldas hagejatel mõista kasutatud metodoloogia põhjendatust ja Üldkohtul seda kontrollida.

795 Mis puudutab üldise 50% vähendamise põhjendatust, siis tuleb märkida, et komisjonile ei saa ette heita omavolilist tegutsemist. Komisjon põhjendas nimelt oma lähenemist kahe objektiivse kriteeriumiga (vt eespool punkt 793), mille kehtivust hagejad pealegi ei vaidlustanud, see tähendab ühelt poolt EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel lennulastiteenuste füüsilise osutamise kohad ja teiselt poolt kohad, kus neid liine puudutavas osas ühe ning vältava rikkumise põhjustatud kahju materialiseerus.

796 Mis puudutab seda, et väidetavalt ei ole neid kohti täpselt analüüsitud, siis tuleb märkida, et komisjon võis põhisummat erakorraliselt kohandada, arvestades et need kaks aluseks võetud kriteeriumi põhjendavad sellist vähendamist, nagu siin tehti.

797 Hagejate argument, et nende käive oli saabuvatel liinidel suurem kui väljuvatel lennuliinidel, ei ole selles osas asjakohane. See argument, mis puudutab üksnes hagejate individuaalset olukorda, ei tõenda nimelt ühest küljest nende kahe kriteeriumi ekslikkust, mis on esitatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 1194 ja 1241, mis käsitlevad üldisemalt saabuva ja väljuva lennulasti teenuseid ning ühe ja vältava rikkumisega tekitatud kahju seoses nende teenustega. Teisest küljest ja igal juhul eeldab see argument, et üldine 50% vähendamine lähtub eeldusest, et asjaomane käive jaguneb võrdselt saabuvate ja väljuvate lennuliinide vahel, mida aga vaidlustatud otsusest ei nähtu.

798 Kuivõrd hagejad väidavad, et komisjon oleks siiski pidanud kohandama selle vähendamise protsenti lähtuvalt iga süüdistatud vedaja käibe jaotusest, tuleb meenutada, et trahvisumma kindlaksmääramisel ei saa erinevate arvutusmeetodite kohaldamine põhjustada diskrimineerimist erinevate ettevõtjate vahel, kes osalesid ELTL artikli 101 lõikega 1 vastuolus olevas kokkuleppes või kooskõlastatud tegevuses (vt analoogia alusel 19. juuli 2012. aasta kohtuotsus Alliance One International ja Standard Commercial Tobacco *vs.* komisjon ja komisjon *vs.* Alliance One International jt, C-628/10 P ja C-14/11 P, EU:C:2012:479, punkt 58 ning seal viidatud kohtupraktika).

799 Kui aga süüdistatud vedajatele kohaldataks erinevat arvutusmeetodit lähtuvalt nende käibe jaotusest saabuvate ja väljuvate lennuliinide vahel, siis eelistataks sellega siiski teatud vedajaid sellise kriteeriumi alusel, mis ei oma tähtsust rikkumise raskuse ning kestuse seisukohast (vt analoogia alusel 7. septembri 2016. aasta kohtuotsus Pilkington Group jt *vs.* komisjon, C-101/15 P, EU:C:2016:631, punkt 66 ning seal viidatud kohtupraktika).

800 Lisaks, kuivõrd hagejad tuginevad ebavõrdsele kohtlemisele võrreldes selliste süüdistatud vedajatega, kelle käive väljuvatel lennuliinidel oli suurem kui saabuvatel lennuliinidel, siis tuleb meenutada, et võrdse kohtlemise põhimõte, mis on liidu õiguse üldpõhimõte ja esitatud harta artiklis 20, nõuab, et sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt põhjendatud (vt 12. novembri 2014. aasta kohtuotsus Guardian Industries ja Guardian Europe *vs.* komisjon, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, punkt 51 ning seal viidatud kohtupraktika).

801 Kuna hagejad viitasid võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumisele, on nende ülesanne täpselt kindlaks määrata sarnased olukorrad, mille kohta nad leiavad, et neid on koheldud erinevalt, või erinevad olukorrad, mille kohta nad leiavad, et neid on koheldud ühtemoodi (vt selle kohta 12. aprilli 2013. aasta kohtuotsus Du Pont de Nemours (France) jt *vs.* komisjon, T-31/07, ei avaldata, EU:T:2013:167, punkt 311).

802 Käesolevas asjas ei ole hagejad aga selliseid olukordi tuvastanud.

803 Sellest tuleneb, et komisjon võis kasutada 50% käibest, mis saadi EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel, kui objektiivset asjaolu, mis täpselt näitab hagejate vaidlusaluses kartellis osalemise kahjulikkust normaalsetele konkurentsitingimustele, tingimusel et see käive oli saadud EMPga seotud müügi pealt (vt selle kohta 27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus InnoLux *vs.* komisjon, T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 47).

804 Käesolevas asjas on selline seos saabuvate lennuliinide puhul olemas, kuna nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 1194 ja 1241 ning nagu väidab komisjon oma menetlusdokumentides, osutatakse saabuva lennulasti teenuseid osaliselt EMPs. Nimelt, nagu on märgitud eespool punktis 198, on nende teenuste eesmärk just võimaldada kaupade saatmist kolmandatest riikidest EMPsse. Nagu komisjon õigesti märgib, toimub osa nende „füüsilisest“ osutamisest määratluse kohaselt EMPs, kus toimub osa nende kaupade veost ja kus kaubalennuk maandub.

805 Neil asjaoludel oli komisjonil alust järeldada, et saabuva lennulasti teenuste müük toimus EMPs 2006. aasta suuniste punkti 13 tähenduses.

806 Seega tuleb käesolev etteheide tagasi lükata ja järeldada, et komisjon ei teinud viga, kui ta lisas müügiväärtuse hulka 50% käibest, mis saadi saabuva lennulasti teenuste müügist.

3) Asjaolu, et müügiväärtusesse lisati lennulastiteenuste koguhind ja mitte üksnes lisatasud

807 Hagejad väidavad, et komisjon rikkus 2006. aasta suuniste punkti 13, kui ta arvas müügiväärtuse hulka lennulastiteenuste hinna need osad, mille puhul ta ei ole tõendanud, et neil on mingigi seos ühe ja vältava rikkumisega. Tegemist on eelkõige muude tariifide ja lisatasudega peale kütuse ning ohutuse lisatasu.

808 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

809 Tuleb meenutada, et müügiväärtuse mõiste 2006. aasta suuniste punkti 13 tähenduses kajastab kõnealuse rikkumise esemeks oleva kauba või teenuse eest kliendilt võetavat hinda ilma maksudeta (vt selle kohta 6. mai 2009. aasta kohtuotsus KME Germany jt *vs.* komisjon, T-127/04, EU:T:2009:142, punkt 91, ning 18. juuni 2013. aasta kohtuotsus ICF *vs.* Commission, T-406/08, EU:T:2013:322, punkt 176 ja seal viidatud kohtupraktika). Arvestades nimetatud lõike eesmärki – mida on korratud samade suuniste punktis 6 – võtta ettevõtjale määratud trahvi arvutamisel lähtepunktiks summa, mis kajastaks rikkumise majanduslikku tähtsust ja selle ettevõtja suhtelist osakaalu rikkumises (vt eespool punkt 764), tuleb müügiväärtuse mõistet tõlgendada nii, et see peab silmas müüki sellel turul, mida rikkumine puudutas (vt 1. veebruari 2018. aasta kohtuotsus Kühne + Nagel International jt *vs.* komisjon, C-261/16 P, ei avaldata, EU:C:2018:56, punkt 65 ning seal viidatud kohtupraktika).

810 Komisjon võib seega müügiväärtuse kindlaksmääramisel kasutada koguhinda, mida ettevõtja asjaomasel toote- või teenuseturul oma klientidelt küsib, ilma et selle hinna erinevaid elemente oleks vaja eristada või maha võtta olenevalt sellest, kas neid on kooskõlastatud või mitte (vt selle kohta 1. veebruari 2018. aasta kohtuotsus Kühne + Nagel International jt *vs.* komisjon, C-261/16 P, ei avaldata, EU:C:2018:56, punktid 66 ning 67).

811 Kuid nagu komisjon sisuliselt märgib, ei ole kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu eraldiseisvad kaubad või teenused, mille puhul võib olla tegemist ELTL artiklite 101 või 102 rikkumisega. Vastupidi, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 17, 108 ja 1187, on kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu üksnes kõnealuste teenuste hinna kaks elementi.

812 Sellest tuleneb, et vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei olnud 2006. aasta suuniste punktiga 13 vastuolus see, et komisjon võttis arvesse kõnealuste teenuste müügiga seotud kogusummat, ilma seda summat selle koostisosadeks jagamata.

813 Lisaks tuleb märkida, et hagejate eelistatud lähenemine tähendaks, et müügiväärtusest tuleks välja jätta hinna need osad, mida karistatud vedajad konkreetselt ei kooskõlastanud.

814 Sellega seoses tuleb meenutada, et ei ole mingit mõjuvat põhjust välistada müügiväärtusest need sisendid, mille maksumust väidetava rikkumise pooled ei kontrolli (vt selle kohta 6. mai 2009. aasta kohtuotsus KME Germany jt *vs.* komisjon, T-127/04, EU:T:2009:142, punkt 91). Vastupidi hagejate väidetule kehtib see ka hinna selliste elementide suhtes nagu tariifid, mida konkreetselt ei kooskõlastatud, kuid mis on lahutamatu osa kõnealuse toote või teenuse müügihinnast (vt selle kohta 15. märtsi 2000. aasta kohtuotsus Cimenteries CBR jt *vs.* komisjon, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, EU:T:2000:77, punkt 5030).

815 Vastasel juhul kohustataks komisjoni teatud juhtudel brutokäivet mitte arvestama, kuid teistel juhtudel seda arvestama künnise alusel, mida on raske kohaldada ning mis tekitaks lõputuid ja lahendamatuid vaidlusi, sealhulgas väiteid diskrimineerimise kohta (8. detsembri 2011. aasta kohtuotsus KME Germany jt *vs.* komisjon, C-272/09 P, EU:C:2011:810, punkt 53).

816 Seega ei rikkunud komisjon 2006. aasta suuniste punkti 13, kui ta vaidlustatud otsuse põhjenduses 1190 järeldas, et arvesse tuleb võtta asjaomaste teenustega seotud müügi kogusummat, ilma et seda oleks vaja jagada selle koostisosadeks.

817 Käesolev etteheide tuleb seega tagasi lükata.

4) Asjaolu, et müügiväärtusesse lisati müük liinidel, millel ei ole seost „üksikute liinidega“, kus hagejad osalesid kohalikes ja üksikutes juhtumites

818 Hagejad heidavad komisjonile ette, et ta kasutas müügiväärtust „seoses ulatuslike geograafiliste piirkondadega“, kuigi tegevus, mida neile ette heideti, oli suuresti seotud kohalike ja üksikute juhtumitega, mis puudutasid äärmisel juhul „üksikuid liine“.

819 Veelgi enam oleks õiglane välistada müük, mida üks ja vältav rikkumine ei hõlmanud, kuna ühelt poolt mõjutas vaidlusalune tegevus vaid väikest osa müügist, sest hagejate üldine poliitika oli kohaldada samu lisatasusid kui Lufthansa vastavalt 1996. aastal erandi saanud alliansile, ning teiselt poolt ei ole tõendatud ühe ja vältava rikkumise teatud osade õigusvastasust. Nii on see eelkõige EMP – kolmandate riikide vaheliste liinidega, mille puhul komisjon ei hinnanud kolmandate riikide õigusnorme.

820 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

821 Tuleb meenutada, et nagu nähtub kõigest eeltoodust, võis komisjon põhjendatult hagejatele omistada vastutuse ühe ja vältava rikkumise eest EMP-sisestel liinidel, liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel, liidu–Šveitsi liinidel ning EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid. Sellest tuleneb, et üks ja vältav rikkumine hõlmab kõiki neid liine, mitte ainult „üksikuid liine“, mille kohta hagejad väidavad, et nad olid seotud kohalike ning üksikute juhtumitega.

822 Komisjon võis seega 2006. aasta suuniste punkti 13 rikkumata arvata müügiväärtuse hulka kogu müügi, mis toimus EMP-sisestel liinidel, EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel, liidu–Šveitsi liinidel ja EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid.

823 Eeltoodut arvestades tuleb nõustuda etteheitega, et müügiväärtuse hulka arvati käive, mis saadi lennulastiteenuste müügist EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, ja lükata käesoleva väiteosa ülejäänud osas tagasi.

b) Teine väiteosa, mis puudutab vigu ühe ja vältava rikkumise raskuse kindlaksmääramisel

824 Hagejad väidavad, et komisjon rikkus määruse nr 1/2003 artikli 23 lõiget 3 ja 2006. aasta suuniste punkte 19 ning 20, määrates raskusastme koefitsiendiks ülemäärase 16%. Hagejate sõnul ei võtnud komisjon ühe ja vältava rikkumise raskuse kindlaksmääramisel arvesse kõiki käesoleva juhtumi olulisi asjaolusid. Täpsemalt jättis komisjon arvesse võtmata hagejate individuaalse vastutuse.

825 Hagejate argumendid jagunevad sisuliselt viieks etteheiteks.

826 Esimesena jättis komisjon vääralt arvesse võtmata asjaolu, et üks ja vältav rikkumine ei hõlmanud kõnealuste teenuste koguhinda, ning et koguhinna kahe (vähetähtsa) elemendi kooskõlastamine, millel puudus tõendatud mõju sellele koguhinnale, on ilmselgelt väiksem rikkumine kui koguhinna kooskõlastamine, millel on tõendatud mõju turule.

827 Teisena moodustab komisjoni kohaldatud 16% raskusastme koefitsient 45% ja 320% asjaomaste lisatasude väärtusest ning ületab seega 2006. aasta suuniste punktis 21 ette nähtud maksimaalset 30% künnist. Lisatasud moodustasid 2000. aasta veebruarist kuni 2006. aasta veebruarini aastases arvestuses kokku nimelt 5–35% asjaomase müügi koguväärtusest.

828 Kolmandana eeldas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1199 ilma igasuguse põhjenduseta, et üks ja vältav rikkumine „kahjustas kliente ja lõpuks laiemat üldsust“.

829 Neljandana on vaidlustatud otsuse kõigile adressaatidele ühe koefitsiendi kohaldamine vastuolus karistuste individualiseerituse ja proportsionaalsuse põhimõtetega. Hagejate trahvi 10% vähendamine kergendavate asjaolude alusel vaidlustatud otsuse põhjenduses 1259 ei kajasta täielikult erinevust hagejate ja teiste süüdistatud vedajate olukorra vahel.

830 Viiendana toimus hagejate tegevus väljaspool piiratud rühma ning piirdus üldiselt kooskõlastamisega kolmandates riikides, mis oli RLLidega kooskõlas, ja koostööga alliansside raames. See tegevus ei olnud salajane ja oli enamasti avaldatud ajalehtedes või internetis ning esitati konkurentsiasutustele või oli viimaste poolt heaks kiidetud.

831 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

832 Vastavalt määruse nr 1/2003 artikli 23 lõikele 3 tuleb trahvisumma määramisel arvesse võtta nii rikkumise raskust kui ka kestust.

833 2006. aasta suuniste punktides 19–23 on sätestatud:

„19. Trahvi põhisumma arvutatakse osakaaluna müügiväärtusest. Osakaal saadakse rikkumise raskusastme korrutamisel aastate hulgaga, mil rikkumine aset leidis.

20. Raskust hinnatakse iga üksikjuhtumi ja iga rikkumise liigi puhul eraldi, võttes arvesse kõiki olulisi asjaolusid.

21. Üldiselt määratakse osakaal maksimaalselt 30% müügiväärtusest.

22. Otsustamaks, kas konkreetse juhtumi puhul kasutatav osakaal müügiväärtusest peaks olema astmestiku kõrgemal või madalamal tasemel, võtab komisjon arvesse teatava hulga tegureid, nagu rikkumise laad, kõikide rikkumises osalevate ettevõtjate turuosa kokku, rikkumise geograafiline ulatus ja asjaolu, kas rikkumine ka toime pandi.

23. Hindade määramise, turu jagamise ja tootmise piiramise horisontaalkokkulepped, […] mis on üldjuhul salajased, on juba oma olemuselt kõige tõsisemad konkurentsipiirangud. Konkurentsipoliitika seisukohast karistatakse selle eest karmilt. Seepärast on nimetatud rikkumiste puhul kasutatav osakaal üldjuhul astmestiku kõrgemal tasemel.“

834 Kohtupraktika kohaselt on horisontaalkokkulepe, milles kõnealused ettevõtjad lepivad kokku mitte terves hinnas, vaid selle ühes elemendis, hindade määramise horisontaalkokkulepe 2006. aasta suuniste punkti 23 tähenduses ning on seetõttu kõige raskemate konkurentsipiirangute hulgas (vt selle kohta 29. veebruari 2016. aasta kohtuotsus UTi Worldwide jt *vs.* komisjon, T-264/12, ei avaldata, EU:T:2016:112, punktid 277 ning 278).

835 Sellest tuleneb, nagu meenutas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1208, et selline kokkulepe väärib üldiselt raskusastme koefitsienti, mis asub 2006. aasta suuniste punktis 21 ette nähtud astmestiku 0–30% kõrgemal tasemel.

836 Kohtupraktika kohaselt on raskusastme koefitsient, mis on märgatavalt väiksem kui selle astmestiku ülempiir, väga soodne sellises kokkuleppes osalenud ettevõtjale (vt selle kohta 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Team Relocations jt *vs.* komisjon, C-444/11 P, ei avaldata, EU:C:2013:464, punkt 125) ja seda võib isegi õigustada pelgalt rikkumise laadiga (vt 26. septembri 2018. aasta kohtuotsus Philips ja Philips France *vs.* komisjon, C-98/17 P, ei avaldata, EU:C:2018:774, punkt 103 ning seal viidatud kohtupraktika).

837 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1199 leidis komisjon just nimelt, et „kokkulepped ja/või kooskõlastatud tegevus, mida [vaidlustatud] otsus puudutab, hõlmavad erinevate hinnaelementide kindlaksmääramist“.

838 Seega kvalifitseeris komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1199, 1200 ja 1208 õigesti, et vaidlusalune tegevus on hindu puudutav horisontaalkokkulepe või horisontaalne tegevus, isegi kui see „ei hõlmanud kõnealuste teenuste koguhinda“.

839 Komisjon järeldas seega vaidlustatud otsuse põhjenduses 1208 põhjendatult, et vaidlusalused kokkulepped ja tegevus kuulusid kõige raskemate konkurentsipiirangute hulka ning väärisid seega raskusastme koefitsienti, mis asus „astmestiku kõrgemal tasemel“.

840 Raskusastme koefitsienti 16%, mille komisjon kehtestas vaidlustatud otsuse põhjenduses 1212 ja mis on oluliselt väiksem kui 2006. aasta suuniste punktis 21 ette nähtud astmestiku ülempiir, võis seega õigustada ka pelgalt ühe ja vältava rikkumise laadiga.

841 Tuleb siiski märkida, et nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 1209–1212, ei tuginenud komisjon raskusastme koefitsiendi 16% kindlaksmääramisel üksnes ühe ja vältava rikkumise laadile. Komisjon viitas selles otsuses süüdistatud vedajate liidetud turuosadele maailma mastaabis ning EMP-sisestel ja EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel (põhjendus 1209), vaidlusaluse kartelli geograafilisele ulatusele (põhjendus 1210) ning vaidlusaluste kokkulepete ja tegevuste rakendamisele (põhjendus 1211).

842 Hagejad ei vaidle siiski vastu nende tegurite põhjendatusele raskusastme koefitsiendi kindlaksmääramisel.

843 Neil asjaoludel ei saa hagejad väita, et raskusastme koefitsient 16% oli õigusvastane.

844 Ükski hagejate argumentidest ei saa seda järeldust kahtluse alla seada.

845 Esimesena, kuivõrd hagejad väidavad, et komisjon oleks pidanud arvesse võtma nende tegevuse väidetavat avalikku laadi, tuleb märkida, et nende argumentatsioonil puudub nii õiguslik kui ka faktiline alus. Õiguslikult tuleb meenutada, et kartelli salajasus on tõesti asjaolu, mis võib suurendada selle raskusastet. 2006. aasta suuniste punkt 23 ei sea siiski rikkumise kvalifitseerimist kõige raskemaks konkurentsipiiranguks sõltuvusse sellest, kas rikkumine on salajane. Selles punktis on üksnes märgitud, et hindade määramise horisontaalkokkulepped, mis on juba oma olemuselt kõige tõsisemad konkurentsipiirangud, on „üldjuhul salajased“. Sellest tuleneb, et rikkumise salajasus ei ole hädavajalik tingimus, et kvalifitseerida rikkumine 2006. aasta suuniste punkti 23 tähenduses raskeks ja selle eest karistust määrata (vt selle kohta ja analoogia alusel 14. detsembri 2006. aasta kohtuotsus Raiffeisen Zentralbank Österreich jt *vs.* komisjon, T-259/02–T-264/02 ja T-271/02, EU:T:2006:396, punkt 252).

846 Seega, isegi kui eeldada, et see on tõendatud, ei sea hagejate tegevuse salajasus kahtluse alla vaidlustatud otsuse põhjenduses 1212 välja toodud raskusastme koefitsiendi õiguspärasust.

847 Nimelt tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et hagejad ei piirdunud osalemisega avalikus tegevuses. Vastupidi, nad osalesid salajases tegevuses, millest mitu annavad tunnistust isegi aktiivsest tahtest seda varjata. Nii viitab komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 144 ettevõttesisesele e-kirjavahetusele 2000. aasta jaanuarist, milles üks hagejate töötaja teatas oma kolleegidele, et „ei viita teistele vedajatele [vastuses Soome ekspediitorite assotsiatsiooni kirjale], kuna see võib tekitada probleeme konkurentsiasutustega“ (vt samuti eespool punkt 400).

848 Teisena, kuna hagejad tuginevad ühe ja vältava rikkumise tõendatud mõju puudumisele ning sellele, et komisjon ei tõendanud, et see rikkumine „kahjustas kliente ja lõpuks laiemat üldsust“, siis tuleb meenutada, et suunised määruse nr 17 artikli 15 lõike 2 ja ESTÜ asutamislepingu artikli 65 lõike 5 kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta (EÜT 1998, C 9, lk 3; ELT eriväljaanne 08/01, lk 171) nägid ette, et rikkumise raskuse hindamisel tuli arvesse võtta rikkumise tegelikku mõju turule, kui seda saab mõõta.

849 Seda nõuet ei ole aga enam sätestatud 2006. aasta suunistes, mis on käesolevas asjas kohaldatavad. Järelikult ei pannud suunised komisjonile kohustust võtta arvesse rikkumise tegelikku mõju turule, selleks et kindlaks määrata osakaalu müügiväärtusest, millest kooskõlas suuniste punktidega 19–24 lähtutakse rikkumise raskuse puhul (vt selle kohta 16. juuni 2015. aasta kohtuotsus FSL jt *vs.* komisjon, T-655/11, EU:T:2015:383, punkt 539).

850 Ka kohtupraktika ei pane komisjonile seda kohustust, vähemalt mitte „eesmärgil põhineva“ konkurentsipiirangu puhul.

851 Nimelt tuleb konkurentsieeskirjade rikkumise raskusaste kindlaks määrata suure hulga asjaolude põhjal. Nende hulgas on eelkõige asjaomase juhtumi eripärased asjaolud, selle kontekst ja trahvide hoiatav mõju, isegi kui puudub siduv või ammendav loetelu kriteeriumidest, millega tuleb kindlasti arvestada (25. märtsi 1996. aasta kohtumäärus SPO jt *vs.* komisjon, C-137/95 P, EU:C:1996:130, punkt 54, ning 28. juuni 2005. aasta kohtuotsus Dansk Rørindustri jt *vs.* komisjon, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, punkt 241).

852 Mõistagi võib tagajärgi turul arvesse võtta nende asjaolude hulgas, ent oluline tähtsus on neil vaid selliste kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuste puhul, mille eesmärk ei ole otseselt konkurentsi takistamine, piiramine või kahjustamine ning mis kuuluvad ELTL artikli 101 kohaldamisalasse ainult oma konkreetsete tagajärgede tõttu (12. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Servier jt *vs.* komisjon, T-691/14, edasi kaevatud, EU:T:2018:922, punkt 1809).

853 Teisisõnu pandaks komisjonile kohustus võtta trahvisumma arvutamisel arvesse rikkumise tegelikku mõju turul, mida tal väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ELTL artikli 101 kohaldamisel ei ole, kui asjasse puutuval rikkumisel on konkurentsi kahjustav eesmärk (vt 3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Prym ja Prym Consumer *vs.* komisjon, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punkt 64 ning seal viidatud kohtupraktika).

854 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 903 kvalifitseeris komisjon vaidlusaluse tegevuse „eesmärgil“ põhinevaks konkurentsipiiranguks. Vastupidi sellele, mida väidavad hagejad, ei olnud komisjon seega kohustatud arvesse võtma ühe ja vältava rikkumise tegelikku mõju turule.

855 Kui komisjon peab trahvisumma arvutamisel kohaseks võtta arvesse rikkumise tegelikku mõju turule, ei saa ta siiski piirduda lihtsalt oletusega, vaid peab esitama konkreetseid, usutavaid ja piisavaid tõendeid, mis võimaldavad hinnata tegelikku mõju, mis rikkumisel võis konkurentsile sellel turul olla (3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Prym ja Prym Consumer *vs.* komisjon, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punkt 82).

856 Samuti, ehkki komisjonil ei ole trahvide kindlaksmääramisel kohustust tõendada, et kõnealune rikkumine andis asjaomastele ettevõtjatele õigusvastase eelise, ega võtta vajaduse korral arvesse sellise eelise puudumist, võib rikkumisest saadud õigusvastase kasu hindamine olla asjakohane, kui komisjon tugineb nimelt sellele, et määrata kindlaks raskusastme koefitsienti (vt selle kohta 15. märtsi 2000. aasta kohtuotsus Cimenteries CBR jt *vs.* komisjon, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, EU:T:2000:77, punktid 4881 ning 4882).

857 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1199 märkis komisjon raskusastme koefitsiendi kindlaksmääramisel, et vaidlusalused kokkulepped ja tegevus „tõi[d] kasu [süüdistatud vedajatele] ja kahjustas[id] kliente ja lõpuks laiemat üldsust“. Komisjon ei ole selle järelduse toetuseks esitanud aga ühtegi tõendit.

858 Tuleb siiski märkida, et kõnealune järeldus ei ole iseseisev põhjus, millele komisjon ühe ja vältava rikkumise raskuse hindamisel tugines, vaid üks mitmest kaalutlusest, mida ta rikkumise laadi hindamisel vaidlustatud otsuse põhjendustes 1199–1208 arvesse võttis. See kaalutlus ei ole aga vajalik alus järelduseks, et selle rikkumise eesmärk oli määrata kindlaks lennulastiteenuste hinna elemendid, ning sai seega põhjendada raskusastme koefitsienti, mis asub 2006. aasta suuniste punktis 23 kõige raskemate konkurentsipiirangute kohta ette nähtud „kõrge astmestiku“ alampiiril. Seega ei saa käesolev argument seada kahtluse alla vaidlustatud otsuses esitatud hinnangut nimetatud rikkumise laadile. Järelikult, kuna hagejad ei tõendanud, et raskusastme koefitsient ei olnud põhjendatud, arvestades vaidlustatud otsuses arvesse võetud muid tegureid (vt eespool punktid 841 ja 842), tuleb see argument tagasi lükata.

859 Kolmandana, mis puudutab etteheidet, et määratud raskusastme koefitsient vastas 45–320% asjaomaste lisatasude väärtusest ja ületas seega 2006. aasta suuniste punktis 21 ette nähtud müügiväärtuse 30% ülempiiri, siis piisab, kui märkida, et hagejad tuginevad väärale eeldusele, et komisjon pidi müügiväärtuse kindlaksmääramisel arvesse võtma üksnes lisatasu summat, mitte kõnealuste teenuste koguhinda (vt eespool punktid 809–816).

860 Neljandana, mis puudutab etteheiteid, et on rikutud trahvide individualiseerimise ja proportsionaalsuse põhimõtteid ning et komisjon on väidetavalt jätnud arvestamata hagejate ühes ja vältavas rikkumises osalemise eripärad, siis tuleb meenutada, et rikkumiste raskusele antava hinnangu raames tuleb arvestada selliseid asjaolusid nagu iga ettevõtja käitumine, nende roll kartelli juurutamisel, kasu, mis nad võisid tegevusest saada, ettevõtjate suurus ja asjaomaste kaupade väärtus ning oht, mida sellist liiki rikkumised liidule kujutavad (vt 26. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus Roca Sanitario *vs.* komisjon, C-636/13 P, EU:C:2017:56, punkt 49 ja seal viidatud kohtupraktika).

861 Tuleb siiski meenutada, et võimalikke erinevusi samas rikkumises osalenud erinevate ettevõtjate käitumise vahel ei pea tingimata arvestama raskusastme koefitsientide kindlaksmääramisel, vaid neid võib arvesse võtta trahvi arvutamise mõnes muus staadiumis, näiteks põhisumma

kohandamisel kergendavate ja raskendavate asjaolude alusel vastavalt 2006. aasta suuniste punktidele 28 ja 29 (vt selle kohta 26. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus Roca *vs.* komisjon, C-638/13 P, EU:C:2017:53, punkt 67 ning seal viidatud kohtupraktika).

862 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1208 märkis komisjon raskusastme koefitsiendi kindlaksmääramisel, et ta võttis arvesse „võimaliku kergendava asjaoluna seda, et teatud vedajatel võis olla väiksem roll […]“. Nii leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1258 ja 1259, et hagejate osalemine ühes ning vältavas rikkumises oli piiratud, ja vähendas seetõttu nende trahvisummat kergendavate asjaolude alusel 10%.

863 Sellest tuleneb, et komisjon ei teinud viga, jättes arvesse võtmata hagejate piiratud osalemise ühes ja vältavas rikkumises raskusastme koefitsiendi kindlaksmääramise staadiumis. Mis puudutab küsimust, kas hagejate trahvisumma 10% vähendamine kergendavate asjaolude hindamise raames nende piiratud osalemine tõttu ühes ja vältavas rikkumises oli piisav, siis see kattub käesoleva väite viienda osaga ning seda analüüsitakse koos sellega.

864 Käesolev väiteosa tuleb seega tagasi lükata.

c) Kolmas väiteosa, mis puudutab vigu ühe ja vältava rikkumise kestuse kindlaksmääramisel

865 Hagejad heidavad komisjonile ette, et ta tegi vea rikkumise kestuse kindlaksmääramisel.

866 Argumendid, mille hagejad käesoleva väiteosa toetuseks esitasid, kattuvad argumentidega, mille nad esitasid kolmanda väite põhjendamiseks. Nagu nähtub eespool punktidest 353–358, ei ole need argumendid aga põhjendatud.

867 Käesolev väiteosa tuleb niisiis tagasi lükata.

d) Neljas väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu põhisumma suurendamisel korduvuse tõttu

868 Hagejad väidavad, et komisjon tegi vea, suurendades SAS Consortiumile ja SAS Cargole määratud trahvi põhisummat 50% võtmaks arvesse asjaolu, et SAS Consortium oli komisjoni 18. juuli 2001. aasta otsuse 2001/716/EÜ [ELTL] artikli [101] ja EMP lepingu artikli 53 kohase menetluse kohta (juhtum COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air ja juhtum COMP.D.2 37.386 – Sun-Air *versus* SAS ja Maersk Air) (EÜT 2001, L 265, lk 15) adressaat.

869 Hagejad on seisukohal, et ühelt poolt puudutab otsus 2001/716 rikkumist, mis ei ole vaidlustatud otsuses kirjeldatuga identne ega sarnane, ning teiselt poolt ei saa see otsus õigustada trahvisumma suurendamist tegevuse eest, mis leidis aset enne 18. juulit 2001, mil otsus 2001/716 vastu võeti.

870 Lisaks väidavad hagejad, et nad said 2002. aastal Taani konkurentsiametilt kinnitusi, mille kohaselt ei ole liidu ametiasutustel võimalik sekkuda ametiasutuste poolt heaks kiidetud või kooskõlastatud lennulastitariifide osas, mida kohaldatakse liidu – kolmandate riikide vahelistele liinidele. Hagejad väidavad samuti, et komisjon julgustas oma otsustuspraktikaga vedajate vahel alliansside loomist, mis hõlmas hindade kooskõlastamist.

871 Nagu ilmneb 2006. aasta suuniste punktist 28 ja Euroopa Kohtu praktikast, esineb korduvus raskendava asjaoluna olukorras, kus pärast seda, kui komisjon või pädev riiklik konkurentsiasutus on avastanud ELTL artikli 101 või 102 rikkumise ettevõtja poolt, jätkub samasugune või analoogne rikkumine või pannakse toime uus rikkumine (vt 5. märtsi 2015. aasta kohtuotsus komisjon jt *vs.* Versalis jt, C-93/13 P ja C-123/13 P, EU:C:2015:150, punkt 87 ning seal viidatud kohtupraktika).

872 Kohtupraktika kohaselt on korduva rikkumise tuvastamise seisukohast sarnased või samalaadsed sellised rikkumised, mis mõlemad kujutavad endast EL toimimise lepingu samade sätete rikkumist (vt selle kohta 12. detsembri 2007. aasta kohtuotsus BASF ja UCB *vs.* komisjon, T-101/05 ja T-111/05, EU:T:2007:380, punkt 64; 6. mai 2009. aasta kohtuotsus Outokumpu ja Luvata *vs.* komisjon, T-122/04, EU:T:2009:141, punkt 56, ning 30. septembri 2009. aasta kohtuotsus Hoechst *vs.* komisjon, T-161/05, EU:T:2009:366, punkt 147).

873 Korduvuse arvessevõtmine komisjoni poolt vastab nõudele karistada konkurentsieeskirjade korduva rikkumise eest, mida paneb toime sama ettevõtja (17. juuni 2010. aasta kohtuotsus Lafarge *vs.* komisjon, C-413/08 P, EU:C:2010:346, punkt 61), ja selle eesmärk on ärgitada ettevõtjaid, kellel on kalduvus rikkuda konkurentsieeskirju, muutma oma käitumist (8. veebruari 2007. aasta kohtuotsus Groupe Danone *vs.* komisjon, C-3/06 P, EU:C:2007:88, punkt 39).

874 Korduvuse spetsiifiliste tunnuste tuvastamine ja hindamine kuuluvad komisjoni kaalutlusõiguse hulka, mis tal on seoses asjaoludega, mida tuleb trahvisumma kindlaksmääramisel arvesse võtta (8. veebruari 2007. aasta kohtuotsus Groupe Danone *vs.* komisjon, C-3/06 P, EU:C:2007:88, punkt 38). Seda õigust kasutades võib komisjon iga kord võtta arvesse asjaolusid, mis kinnitavad ettevõtja kalduvust mitte järgida konkurentsieeskirju, näiteks kõnealuste rikkumiste vahelist aega (8. veebruari 2007. aasta kohtuotsus Groupe Danone *vs.* komisjon, C-3/06 P, EU:C:2007:88, punkt 39). Kohtupraktika kohaselt ei riku komisjon selle õiguse piire, kui ta võtab raskendava asjaoluna arvesse korduvuse, kui teine rikkumine, mis algas enne esimese rikkumise tuvastamist, ei toimunud suures osas enne seda tuvastamist (vt selle kohta 8. juuli 2008. aasta kohtuotsus BPB *vs.* komisjon, T-53/03, EU:T:2008:254, punktid 394–396).

875 Käesolevat väiteosa tuleb analüüsida neid kaalutlusi ja põhimõtteid arvestades.

876 Esimesena, mis puudutab seda, et üks ja vältav rikkumine ning otsusega 2001/716 karistatud turgude jagamise kokkulepe ei ole sarnased, siis tuleb märkida, et mõlemad rikkumised puudutavad horisontaalset kartelli, mille puhul komisjon leidis, et see rikub ELTL artiklit 101. Järelikult tuleb neid rikkumisi korduvuse tuvastamisel pidada sarnaseks.

877 Seda järeldust ei sea kahtluse alla komisjoni 29. septembri 2004. aasta otsus 2005/503/EÜ [ELTL] artikli [101] kohase menetluse kohta (juhtum COMP/C.37.750/B2 – Brasseries Kronenbourg – Brasseries Heineken) (ELT 2005, L 184, lk 57), millele hagejad viitasid ja milles komisjon järeldas, et varasem hinnakokkulepe ei olnud samalaadne selles otsuses käsitletud vaherahu kokkuleppega. Nimelt tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et komisjoni varasem otsustuspraktika ei kujuta endast konkurentsi valdkonnas trahvide määramise õiguslikku alust, sest viimane on määratletud ainult määruses nr 1/2003 ja 2006. aasta suunistes, ja et igal juhul ei ole tõendatud, et selle otsuse aluseks oleva juhtumi asjaolusid puudutavad asjaolud on võrreldavad käesoleva juhtumi asjaoludega.

878 Teisena, mis puudutab seda, et komisjon ei eristanud ega välistanud – kui ta korduvuse tõttu põhisummat 50% võrra suurendas – ühe ja vältava rikkumise perioodi, mis eelnes otsuse 2001/716 vastuvõtmisele, siis tuleb kõigepealt märkida, et vastavalt eespool punktis 871

meenutatud kohtupraktikale hõlmab korduvus raskendava asjaoluna olukorda, kus teist rikkumist jätkati pärast rikkumise esimest tuvastamist, mis eeldab, et teist rikkumist alustati enne seda tuvastamist. Nii on see käesolevas asjas, kuna tuvastati, et SAS Consortium ja SAS Cargo osalesid ühes ja vältavas rikkumises alates vastavalt 13. detsembrist 1999 ning 1. juunist 2001, st enne otsuse 2001/716 vastuvõtmist 18. juulil 2001.

879 Seejärel võttis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1244 korduvuse tunnuste hindamisel põhjendatult arvesse asjaolu, et hagejad jätkasid käesolevas asjas sarnast rikkumist peaaegu viie aasta jooksul pärast otsuse 2001/716 vastuvõtmist. Ühelt poolt kinnitab see asjaolu, et suurem osa ühest ja vältavast rikkumisest pandi toime pärast esimest rikkumise tuvastamist, mitte enne seda, eristades nii käesoleva juhtumi asjaolusid nendest, mida käsitleti 11. märtsi 1999. aasta kohtuotsuses Thyssen Stahl *vs.* komisjon (T-141/94, EU:T:1999:48), millele hagejad viitavad. Teiselt poolt kinnitab see hagejate kalduvust mitte teha asjakohaseid järeldusi, kui tuvastatakse, et nad on konkurentsieeskirju rikkunud (vt selle kohta 8. juuli 2008. aasta kohtuotsus Lafarge *vs.* komisjon, T-54/03, ei avaldata, EU:T:2008:255, punkt 727).

880 Lõpuks tuleb märkida, et 2006. aasta suuniste punktis 28 ei tehta korduvuse alusel trahvi suurendamise meetodi puhul vahet sellel, kas korduvus seisneb rikkumise kordamises või jätkamises, ning selles on üksnes täpsustatud, et „[i]ga sellise tuvastatud rikkumise korral suurendatakse põhisummat kuni 100%“. Kohaldades kogu põhisummale suurendamiskoefitsienti korduvuse alusel, järgis komisjon seega tema kehtestatud soovituslikke käitumisreegleid, millest ta ei saa põhimõtteliselt kõrvale kalduda (vt selle kohta 11. juuli 2013. aasta kohtuotsus Ziegler *vs.* komisjon, C-439/11 P, EU:C:2013:513, punkt 60). Seevastu, kuigi 2006. aasta suuniste punkt 28 ei näe ette võimalust kohandada korduvuse alusel trahvi suurendamise alust, et võtta vajaduse korral arvesse rikkumise perioodi suhtelist osa, mis eelneb rikkumise esimesele tuvastamisele, ei ole sellega vastuolus see, kui suurendamismäär iseenesest sellist arvessevõtmist kajastab.

881 Võttes arvesse juhtumi asjaolusid, mida on eeskätt meelde tuletatud eespool punktis 879, korduvuse režiimi sarnase rikkumise jätkumise korral (vt eespool punktid 878 ja 880) ning hoiatamise kohustust, mis on korduvuse kui raskendava asjaolu kohaldamise aluseks (vt eespool punkt 873), siis tuleb järeldada, et komisjon võis viga tegemata kohaldada SAS Cargo ja SAS Consortiumi trahvi põhisummale 50% suurendamist.

882 Seda järeldust ei sea kahtluse alla hagejate viide süütuse presumptsiooni põhimõtte rikkumisele, mille toetuseks nad ei esita ühtegi argumenti.

883 Kolmandana viitavad hagejad Taani konkurentsiametilt saadud kinnitustele. Seda argumenti on juba analüüsitud ja see on tagasi lükatud kolmanda väite raames (eespool punkt 682).

884 Mis puudutab komisjoni otsustuspraktikat vedajatevaheliste alliansside kohta, mis hõlmasid hindade kooskõlastamist, siis tuleb meenutada, et hagejatele süüks pandud tegevus ei kuulunud üksnes nende erinevate alliansside, kuhu nad kuulusid, õiguspäraste eesmärkide taotlemise raamistikku. Tegevust, mis oli seotud selliste eesmärkide taotlemisega – ilma et see mõjutaks vaidlustatud otsuse põhjenduses 517 kirjeldatut –, ei ole hagejatele süüks pandud (vt eespool punkt 332).

885 Seega tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata.

e) Viies väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu kergendavate asjaolude arvessevõtmisel

886 Hagejad väidavad sisuliselt, et komisjon rikkus 2006. aasta suuniste punkti 29, jättes kergendavate asjaolude hindamisel arvesse võtmata kõik asjasse puutuvad asjaolud ja vähendades nende trahvisummat ebapiisavalt nende kergendavate asjaolude alusel, mida ta arvesse võttis. Hagejad meenutavad, et nende osalemine rikkumises oli piiratud, et lisatasude kooskõlastamine oli paljudel juhtudel peale sunnitud kolmandate riikide õigusnormidega, et komisjon julgustas vedajatevahelisi alliansse ja et Taani konkurentsiameti 2002. aasta otsus tekitas õiguspärase ootuse, et asjaolu, et hagejad järgisid kolmandates riikides lennuteenuste lepinguid, ei kuulu liidu konkurentsieeskirjade kohaldamisalasse.

887 Komisjon vaidleb hagejate argumentidele vastu.

888 Sellega seoses on 2006. aasta suuniste punktis 27 sätestatud, et komisjon võib trahvisumma kindlaksmääramisel arvesse võtta asjaolusid, millest tulenevalt põhisummat suurendatakse või vähendatakse, tehes seda üldhinnangu põhjal, milles on arvestatud kõikide oluliste asjaoludega.

889 2006. aasta suuniste punktis 29 on märgitud, et trahvi põhisummat võib vähendada, kui komisjon leiab kergendavaid asjaolusid. Selles punktis on näitena ja mitteammendava loeteluna esitatud viis kergendavat asjaolu, mida võib arvesse võtta, sealhulgas see, et asjaomase ettevõtja rikkumises osalemine on sisuliselt tühine, ning see, et kõnealune konkurentsivastane tegevus oli lubatud või seda õhutati avaliku sektori poolt või õigusaktidega.

890 Ühest küljest leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1263, et ükski õigusakt ei kohustanud süüdistatud vedajaid kooskõlastama oma tariife. Nimetatud otsuse põhjendustes 1264 ja 1265 leidis ta siiski, et teatud õiguskorrad võisid õhutada süüdistatud vedajaid tegutsema konkurentsivastaselt, ning kohaldas seetõttu 2006. aasta suuniste punkti 29 kohaselt üldist 15% vähendamist.

891 Tuleb märkida, et hagejate argumendid selle hinnangu vastu langevad kokku argumentidega, mille nad esitasid kolmanda väite kuuenda osa põhjenduseks (vt eespool punktid 505–507). Hagejad väidavad nimelt, et see vähendamine oleks pidanud olema suurem kui 15%, kuna kõnealuste riikide „õigusaktid ja haldustavad“ „tegid rohkem kui lihtsalt „õhutasid“ lisatasude kooskõlastamist: mitmel juhul oli see kohustuslik“.

892 Sellega seoses tuleb esimesena märkida, et asjaomased õigusaktid kas õhutasid vaidlusalust tegevust EMP – kolmandate riikide vahelistel liinidel – sel juhul võib trahvisumma vähendamist põhjendada 2006. aasta suuniste punktiga 29 (vt eespool punktid 888 ja 889) – või siis nõudsid seda tegevust, millisel juhul ei oleks saanud tuvastada mingit konkurentsieeskirjade rikkumist ega määrata selle tegevuse alusel mingit karistust (vt selle kohta 11. novembri 1997. aasta kohtuotsus komisjon ja Prantsusmaa *vs*. Ladbroke Racing, C-359/95 P ja C-379/95 P, EU:C:1997:531, punkt 33 ning seal viidatud kohtupraktika).

893 Kuivõrd hagejad aga väidavad sisuliselt, et mitu õiguskorda nõudsid kooskõlastamist, siis tuleb nende argumendid tulemusetuna tagasi lükata, kuna isegi kui need oleksid põhjendatud, siis puudutaks see viga rikkumise tuvastamist, mitte aga 2006. aasta suuniste punkti 29 kohaldamist, mis on käesolevas väiteosas kõne all.

894 Teisena ja igal juhul tuleb märkida, et hagejate argumendid lähtuvad kõnealuste õiguskordade ekslikust analüüsist. Nagu märgiti eespool punktides 509–563, ei ole hagejad tõendanud – kui jätta kõrvale kütuse lisatasu kooskõlastamine Tais 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 –, et nende tegevus kolmandates riikides tulenes riiklikust piirangust. Mis puudutab seda kooskõlastamist, siis on hagejad tõendanud riikliku piirangu olemasolu. See kooskõlastamine ei kuulu seega ühe ja vältava rikkumise alla ning hagejatele ei saa selle eest karistust määrata. Järelikult ei saa seda arvesse võtta kergendava asjaoluna, mis tulenes kolmandate riikide õigusnormide mõjust nende tegevusele.

895 Mis puudutab hagejate viidet komisjoni 15. oktoobri 2008. aasta otsusele K(2008) 5955 (lõplik) [ELTL] artikli [101] kohase menetluse kohta (juhtum COMP/39.188 – banaanid), siis piisab, kui meenutada, et pelgalt see, kui komisjon oma varasemas otsustuspraktikas kohaldas teatavale tegevusele teatavat vähendamismäära, ei tähenda, et ta oleks hilisemas haldusmenetluses kohustatud sarnase tegevuse hindamisel kohaldama sama vähendamismäära (vt 6. mai 2009. aasta kohtuotsus KME Germany jt *vs*. komisjon, T-127/04, EU:T:2009:142, punkt 140 ning seal viidatud kohtupraktika). Seetõttu ei saa hagejad tugineda selles teises juhtumis määratud trahvisumma vähendamisele.

896 Neil asjaoludel tuleb järeldada, et komisjon ei ole teinud viga, kehtestades üldise vähendamise määraks 15%.

897 Teiselt poolt lükkas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 ja 1279 tagasi hagejate argumendid, mis puudutasid nende väidetavat passiivset rolli ühes ja vältavas rikkumises, nende õiguspärast ootust, mis neil tekkis Taani konkurentsiameti 2002. aasta otsuse alusel, ning ühe ja vältava rikkumise mõju ning rakendamise piiratud laadi. Seevastu vähendas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 1258 hagejate, Air Canada ja Lan Cargo trahvi põhisummat 10% nende sisuliselt tühise osalemise tõttu rikkumises.

898 Hagejad väidavad, et nendes hinnangutes on tehtud kolm viga, mida Üldkohus üksteise järel analüüsib.

899 Esiteks, mis puudutab hagejate trahvi põhisumma 10% võrra vähendamise väidetavat ebapiisavust nende piiratud osalemise eest ühes ja vältavas rikkumises, siis tuleb meenutada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 1258 võttis komisjon – hindamaks hagejate, Lan Airlinesi ja Air Canada piiratud osalemist ühes ning vältavas rikkumises – arvesse asjaolu, et nad „ei osalenud kõigis [selle] osades“.

900 Hagejate, Lan Airlinesi ja Air Canada piiratud osalemist ühes ning vältavas rikkumises on kirjeldatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 882 ja 883. Nendes põhjendustes leidis komisjon, et hagejad, Lan Airlines ja Air Canada osalesid otseselt vaid ühes või kahes ühe ning vältava rikkumise kolmest koostisosast, kuid neid võib pidada vastutavaks ka nende osade eest, milles nad otseselt ei osalenud, kuna nad olid nendest teadlikud või võisid mõistlikult neid ette näha ja olid valmis sellega kaasnevat riski aktsepteerima.

901 Eespool punktides 698–712 otsustati aga, et komisjon omistas hagejatele vääralt vastutuse ühe ja vältava rikkumise selle osa eest, mis seisnes keeldumises vahendustasu maksmast. Seetõttu hindas komisjon nende ühes ja vältavas rikkumises osalemise taset üle ning on seega teinud vaidlustatud otsuses vea, kuna ta ei vähendanud nende trahvi põhisummat rohkem kui 10% seetõttu, et nende osalemine ühes ja vältavas rikkumises oli piiratud.

902 Teiseks, mis puudutab argumenti otsustuspraktika kohta, mille eesmärk on teha erand vedajatevahelistele allianssidele, siis on seda juba uuritud ja see tagasi lükatud käesoleva väite kolmanda osa raames (vt eespool punktid 367 ja 368).

903 Kolmandaks, mis puudutab etteheidet õiguspärase ootuse kohta, mis hagejatel tekkis Taani konkurentsiameti 2002. aasta otsusest, siis seda on juba uuritud ja see tagasi lükatud eespool punktis 682.

904 Seega tuleb käesolev väiteosa tagasi lükata, ilma et see mõjutaks punktis 901 tuvastatud viga seoses hagejate trahvi 10% vähendamisega, kuna nende osalemine ühes ja vältavas rikkumises oli piiratud.

905 Eeltoodust tuleneb, et käesolev väide tuleb tagasi lükata, arvestades eespool punktis 901 tuvastatud viga ja punktis 774 tuvastatud viga, mis seisnes selles, et müügiväärtuse hulka arvati tulud, mis hagejad said lennulastiteenuste pealt EMP liinidel, mis ei olnud liidu–Šveitsi liinid.

906 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb nõustuda kolmanda väite kuuenda osaga selles osas, mis puudutab Taist EMPsse suunduvaid liine ajavahemikus 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 seoses ühe ja vältava rikkumise selle osaga, mis puudutab kütuse lisatasu, kolmanda väite üheksanda osaga selles osas, milles see puudutab keeldumist vahendustasusid maksmast, viienda väite esimene osaga selles osas, milles see puudutab müügiväärtuse hulka sellise käibe lisamist, mis saadi EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, ja viienda väite viienda osaga selles osas, milles komisjon ei vähendanud trahvi põhisummat rohkem kui 10% hagejate piiratud osalemise tõttu ühes ja vältavas rikkumises.

907 Seetõttu tuleb tühistada vaidlustatud otsuse artikli 1 lõike 1 punktid o, p ja q, lõike 2 punktid o ja p, lõike 3 punktid o ja p ning lõike 4 punktid o, p ja q osas, milles järeldati, et hagejad on osalenud ühe ja vältava rikkumise selles osas, mis seisnes keeldumises vahendustasu maksmast. Samuti tuleb tühistada vaidlustatud otsuse artikli 1 lõike 2 punktid o ja p ning lõike 3 punktid o ja p osas, milles tuvastatakse ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine Taist EMPsse suunduvatel liinidel seoses rikkumise osaga, mis puudutas kütuse lisatasu ajavahemikus 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006.

908 Ei saa siiski asuda seisukohale, et need rikkumised toovad kaasa vaidlustatud otsuse tühistamise tervikuna. Kuigi komisjon tegi vea, pannes SASile ja SAS Cargole süüks osalemise ühe ning vältava rikkumise selles osas, mis seisnes keeldumises vahendustasusid maksmast, ning Taist EMPsse suunduvatel lennuliinidel seoses rikkumise osaga, mis puudutas kütuse lisatasu, ajavahemikus 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006, tuleb märkida, et käesolevas hagis ei ole tõendatud, et komisjon tegi vea, järeldades, et hagejad olid kõnealuses rikkumises osalenud.

909 Lõpuks tuleb tühistada vaidlustatud otsuse artikli 3 punktid n–r, kuna, neis võetakse ühelt poolt trahvi arvutamisel arvesse hagejate trahvi 10% vähendamist nende piiratud osalemise tõttu ühes ja vältavas rikkumises ning teiselt poolt arvatakse müügiväärtuse hulka tulu, mis saadi lennulastiteenustest, mida hagejad osutasid EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid.

910 Ülejäänud tühistamisnõuded tuleb jätta rahuldamata.

B. Hagejatele määratud trahvisumma vähendamise nõue

911 Hagejad paluvad sisuliselt Üldkohtul teostada oma täielikku pädevust, et oluliselt vähendada neile määratud trahvi.

912 Sissejuhatuseks nähtub hagiavaldusest, et hagejad soovivad sisuliselt esitada käesoleva nõude põhjendamiseks kõik argumendid, mille nad esitasid oma tühistamisnõuete viienda väite põhjendamiseks, ning paluda Üldkohtul teha järeldused nendest vigadest, mida ta tuvastab seoses nende osalemisega ühes ja vältavas rikkumises.

913 Esimene kuni neljas argument puudutavad müügiväärtust (viienda väite esimene osa):

– esimeses argumendis väidavad hagejad, et müügiväärtuse hulka ei saa arvata tulusid, mis nad said lennulastiteenuste osutamisel EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid;

– teises argumendis märgivad hagejad, et saabuva lennulasti teenustest saadud käivet ei saa müügiväärtuse hulka arvata;

– kolmandas argumendis väidavad hagejad, et arvesse tuleb võtta lisatasude väärtust, mitte aga lennulastiteenuste koguhinda;

– neljandas argumendis heidavad hagejad komisjonile ette seda, et ta arvas müügiväärtuse hulka nendel liinidel saadud tulu, mis ei ole seotud vaidlusaluse kartelliga.

914 Viies kuni üheksas argument puudutavad raskusastme koefitsienti (viienda väite teine osa):

– viiendas argumendis märgivad hagejad, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et kartell ei olnud nii tõsine ja kahjulik kui koguhinna kooskõlastamine;

– kuuendas argumendis leiavad hagejad, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et 16% raskusastme koefitsient asus vahemikus 45–320% asjaomaste lisatasude väärtusest;

– seitsmendas argumendis väidavad hagejad, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et vaidlusalune kartell ei kahjustanud üldsust;

– kaheksandas argumendis väidavad hagejad, et üks 16% raskusastme koefitsient ei erista piisavalt nende olukorda;

– üheksanda argumendiga leiavad hagejad, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et tegevus, milles nad osalesid, oli avalik ja üldiselt kooskõlas kolmandates riikides kohaldatavate õigusnormidega.

915 Kümnenda argumendiga leiavad hagejad, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et nende osalemine kartellis ei alanud 13. detsembril 1999 (neljanda ja viienda väite kolmas osa).

916 11. argumendiga väidavad hagejad, et arvesse tuleb võtta korduvuse puudumist (viienda väite neljas osa).

917 Hagejate poolt käesoleva ettepaneku toetuseks esitatud 12.–15. argument puudutavad kergendavaid asjaolusid:

– 12. argumendis väidavad hagejad, et arvesse tuleb võtta nende piiratud osalemist vaidlusaluses kartellis;

– 13. argumendis väidavad hagejad, et lisatasude kooskõlastamine oli paljudel juhtudel peale sunnitud kolmandate riikide õigusaktidega;

– oma 14. argumendis väidavad hagejad, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et komisjon julgustas vedajatevahelisi alliansse;

– hagejad leiavad oma 15. argumendiga, et arvesse tuleb võtta asjaolu, et Taani konkurentsiameti 2002. aasta otsus tekitas õiguspärase ootuse, et hagejate poolt kolmandates riikides lennuteenuste lepingute järgimine ei kuulunud liidu konkurentsieeskirjade kohaldamisalasse.

918 Komisjon palub jätta hagejate nõude rahuldamata ja palub, et hagejate suhtes kohaldatud üldine 50% vähendamine ja 15% vähendamine tühistataks, kui Üldkohus peaks leidma, et saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käivet ei saanud müügiväärtuse hulka arvata.

919 Liidu konkurentsiõiguses täiendab seaduslikkuse kontrolli täielik pädevus, mis liidu kohtule on vastavalt ELTL artiklile 261 antud määruse nr 1/2003 artikliga 31. See pädevus annab liidu kohtule õiguse lisaks pelgale karistuse seaduslikkuse kontrollile asendada komisjoni hinnang enda omaga ja järelikult määratud trahv või karistusmakse tühistada, seda vähendada või suurendada (vt 8. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Chalkor *vs.* komisjon, C-386/10 P, EU:C:2011:815, punkt 63 ja seal viidatud kohtupraktika).

920 See toiming eeldab määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 3 kohaselt seda, et iga karistatava ettevõtja puhul tuleb arvesse võtta kõnealuse rikkumise raskust ning kestust, järgides muu hulgas põhjendamise, proportsionaalsuse, karistuste individualiseerimise ja võrdse kohtlemise põhimõtet, ilma et liidu kohus oleks kohustatud järgima suunavaid norme, mis komisjon on oma suunistes ette näinud (vt selle kohta 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus Galp Energía España jt *vs.* komisjon, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punkt 90). Tuleb siiski märkida, et ELTL artiklis 261 ja määruse nr 1/2003 artiklis 31 ette nähtud täieliku pädevuse teostamine ei tähenda omal algatusel kontrollimist ning et menetlus liidu kohtutes on võistlev. Kui jätta kõrvale avalikul huvil põhinev väide, mille kohus peab tõstatama omal algatusel, on seega hagejad kohustatud esitama väited vaidlusaluse otsuse kohta ja neid väiteid tõendite abil põhjendama (8. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Chalkor *vs.* komisjon, C-386/10 P, EU:C:2011:815, punkt 64).

921 Seega peavad hagejad tooma esile, millised vaidlustatud otsuse osad nad vaidlustavad, ning esitama asjakohased argumendid ja tõendid – mis võivad olla veenvad ja kaudsed –, mis kinnitavad nende argumentide põhjendatust (8. detsembri 2011. aasta kohtuotsus Chalkor *vs.* komisjon, C-386/10 P, EU:C:2011:815, punkt 65).

922 Harta artikli 47 tähenduses täieulatusliku kohtuliku kontrolli nõuete täitmiseks seoses trahviga peab liidu kohus ELTL artiklites 261 ja 263 ette nähtud pädevuse teostamisel analüüsima iga õiguslikku või faktilist argumenti, millega soovitakse tõendada, et trahvisumma ei ole kooskõlas rikkumise raskuse ja kestusega (vt 18. detsembri 2014. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Parker

Hannifin Manufacturing ja Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, punkt 75 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 26. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus Villeroy & Boch Austria *vs.* komisjon, C-626/13 P, EU:C:2017:54, punkt 82).

923 Lõpuks peab liidu kohus, selleks et määrata kindlaks trahvide summa, ise hindama juhtumi asjaolusid ja kõnealuse rikkumise liiki (21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus Galp Energía España jt *vs.* komisjon, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punkt 89) ning võtma arvesse kõiki faktilisi asjaolusid (vt selle kohta 3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Prym ja Prym Consumer *vs.* komisjon, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punkt 86), sealhulgas olenevalt olukorrast täiendavat teavet, mida komisjoni trahvi määravas otsuses ei mainitud (vt selle kohta 16. novembri 2000. aasta kohtuotsus Stora Kopparbergs Bergslags *vs.* komisjon, C-286/98 P, EU:C:2000:630, punkt 57, ja 12. juuli 2011. aasta kohtuotsus Fuji Electric *vs.* komisjon, T-132/07, EU:T:2011:344, punkt 209).

924 Käesolevas asjas peab Üldkohus oma täielikku pädevust teostades – arvestades käesoleva nõude põhjendamiseks poolte esitatud argumente – kindlaks määrama trahvisumma, mida ta peab kõige sobivamaks, arvestades eelkõige järeldusi, mis tehti tühistamisnõuete põhjendamiseks esitatud väidete ja omal algatusel tõstatatud väite analüüsimisel, ning võttes arvesse kõiki asjakohaseid faktilisi asjaolusid.

925 Üldkohus leiab, et hagejatele määratava trahvisumma kindlaksmääramiseks ei ole otstarbekas kõrvale kalduda arvutusmeetodist, mida komisjon kasutas vaidlustatud otsuses ja mille puhul ta ei tuvastanud varem õigusvastasust, nagu nähtub viienda väite analüüsist. Nimelt, ehkki kohus peab oma täieliku pädevuse raames ise hindama juhtumi asjaolusid ja käsitletud rikkumise liiki, et määrata kindlaks trahvi summa, ei saa täieliku pädevuse teostamine määratavate trahvide summa kindlaksmääramisel tuua kaasa diskrimineerimist ettevõtjate vahel, kes osalesid kokkuleppes või kooskõlastatud tegevuses, mis on vastuolus ELTL artikliga 101, EMP lepingu artikliga 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikliga 8. Järelikult on suunistest võetavad orientiirid liidu kohtutele üldiselt selle pädevuse teostamisel juhtnööriks, kuna komisjon on neid suuniseid kohaldanud nende trahvide arvutamisel, mis on määratud teistele ettevõtjatele, keda on karistatud otsusega, mille suhtes tuleb liidu kohtutel otsus teha (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 80 ja seal viidatud kohtupraktika).

926 Neil asjaoludel tuleb märkida, arvestades eelkõige Üldkohtu 12. jaanuaril, 2. märtsil ja 12. aprillil 2021 esitatud küsimustele antud komisjoni vastuses esitatud selgitusi, et SAS Consortiumi kogu müügiväärtus oli komisjoni sõnul 17 739 806 eurot ning SAS Cargo ja SASi puhul 238 196 616 eurot. Need väärtused sisaldasid 262 084 euro suurust tulu EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, mille kohta Üldkohus järeldas eespool punktides 768–774, et need ei kuulu ühe ja vältava rikkumise alla. See tulu tuleb seega müügiväärtustest välja jätta vastavalt hagejate esimesele argumendile.

927 Hagejate suhtes aluseks võetud rikkumisperioodi puhul, mis eelnes 2004. aasta maile, tuleb sarnaselt komisjoni järeldusele vaidlustatud otsuse põhjenduses 1197 võtta EMP-sisestel liinidel ja liidu–Šveitsi liinidel müügiväärtusena aluseks 17 112 706 eurot ja 627 100 eurot, võttes arvesse üksnes neid riike, kes olid juba enne 2004. aasta maid EMP lepingu osalised või liidu liikmed.

928 Lisaks tuleb ära märkida, et kolmas argument, mis puudutab lennulastiteenuste koguhinna lisamist müügiväärtuse hulka, viitab viienda väite esimese osa kolmandale etteheitele, millele hagejad tuginesid tühistamisnõuete põhjendamiseks. Üldkohus aga analüüsis seda etteheidet ja lükkas selle tagasi eespool punktides 807–817 ning selle toetuseks esitatud hagejate argumendid

ei võimalda järeldada, et lennulastiteenuste koguhinna lisamine müügiväärtuse hulka võis viia sobimatu müügiväärtuse arvessevõtmiseni. Vastupidi, kui müügiväärtusest jätta välja muud lennulastiteenuse hinna elemendid kui lisatasud, tooks see kaasa ühe ja vältava rikkumise majandusliku tähtsuse kunstliku vähendamise.

929 Mis puudutab teist argumenti, et saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käive lisati müügiväärtuse hulka, siis tuleb märkida, et see viitab viienda väite esimese osa teisele etteheitele, millele hagejad tuginesid tühistamisnõuete põhjendamiseks. Üldkohus aga analüüsis seda etteheidet ja lükkas selle tagasi eespool punktides 775–806 ning selle toetuseks esitatud hagejate argumendid ei võimalda järeldada, et saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käibe lisamine müügiväärtuse hulka võis viia sobimatu müügiväärtuse arvessevõtmiseni. Vastupidi, saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käibe väljajätmine müügiväärtusest oleks takistanud seda, et hagejatele määratakse trahv, mis oleks õiglane, arvestades, mis ulatuses nende osalus vaidlusaluses kartellis kahjustas normaalseid konkurentsitingimusi (vt selle kohta 28. juuni 2016. aasta kohtuotsus Portugal Telecom *vs.* komisjon, T-208/13, EU:T:2016:368, punkt 236).

930 Mis puudutab neljandat argumenti, et müügiväärtuse hulka on arvatud tulu, mis saadi liinidel, millel puudub seos kartelliga, siis nagu nähtub tühistamisnõuete analüüsist (vt eespool punktid 818–822), tugineb see ekslikule eeldusele, et komisjonil ei olnud alust omistada hagejatele vastutust ühe ja vältava rikkumise eest EMP-sisestel liinidel, liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel, liidu–Šveitsi liinidel ja EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid. See tuleb seetõttu tagasi lükata.

931 Seda arvestades nähtub komisjoni vastustest küsimusele, mille Üldkohus talle 12. aprillil 2021 esitas, et punktides 926 ja 927 viidatud müügiväärtused välistavad hagejate käibe üksnes riigisisestel liinidel, mida teenindati vastavalt Taanis, Rootsis ja Norras (edaspidi „riigisisesed liinid“).

932 Kui Üldkohus küsis, kas niisugune välistamine on kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega ja 2006. aasta suuniste punktiga 13, märkis komisjon ühelt poolt, et 9. novembri 2010. aasta otsusest hilisema kohtupraktika kohaselt on eespool punktis 931 nimetatud välja jäetud tulud tõesti rikkumisega otseselt või kaudselt seotud müük selle punkti tähenduses. Teiselt poolt märkis komisjon, et on võimalik, et sellist „riigisisest müüki“ ei ole välja arvatud teistele süüdistatud vedajatele kohaldatud müügiväärtusest, kuna ta ei palunud neil vedajatel haldusmenetluses seda teha, kui ta küsitles neid nende käivete kohta trahvisumma arvutamise eesmärgil, ja kuna need vedajad, välja arvatud hagejad, ei maininud oma vastustes valikut jätta viidatud „riigisisene müük“ välja.

933 Komisjon leiab siiski sisuliselt, et Üldkohtul ei tule võtta arvesse hagejate käivet riigisisestel liinidel, kui see kohus olenevalt vajadusest teostab oma täielikku pädevust, kuna hagejatele määratud trahv on endiselt sobiv ja proportsionaalne, sealhulgas seda käivet arvestamata. Lisaks ei saa teised süüdistatud vedajad, kes võisid sellise riigisisese müügi arvata käibe hulka, mis haldusmenetluse käigus komisjonile esitati, tugineda õigusrikkumisele, mis on pandud toime mõne teise isiku kasuks.

934 Kui hagejatel paluti vastata komisjoni vastustele, väitsid nad sarnaselt komisjoniga, et nende müügiväärtuste hulka ei tule arvestada käivet, mille nad said riigisisestel liinidel. Ühest küljest ei toimunud sellest tulenevat ebavõrdset kohtlemist teiste süüdistatud vedajate kahjuks, kuna need teised vedajad, kes ei viidanud haldusmenetluses „riigisisese müügi“ teostamisele, ei olnud hagejatega sarnases olukorras. Teisest küljest oli üksnes erandi saanud kahepoolsel koostööl

Lufthansaga „mõju“ teenustele, mida nad osutasid riigisisestel liinidel. Hagejad tuginevad muu hulgas Euroopa Kohtu otsustele, mis tehti seoses komisjoni 28. märtsi 2012. aasta otsusega C(2012) 1959 (final) ELTL artiklis 101 ja EMP lepingu artiklis 53 sätestatud menetluse kohta (juhtum COMP/39462 – ekspedeerimisteenused).

935 Käesolevas asjas peetakse vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikes 1 süüdistatud vedajaid vastutavaks ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumise eest EMPs asuvate lennujaamade vahelistel liinidel. Erinevalt selle artikli lõigetest 2–4, mis käsitlevad liine, mis on tingimata rahvusvahelised, tuleb lõike 1 sõnastust mõista nii, et see hõlmab kõiki liine lennujaamade vahel, tingimusel et nii lähte- kui ka sihtkoht asuvad EMPs. Sellest järeldub, et artikli 1 lõige 1 puudutab tegevust, mis toimub nii liikmesriikide või EMP lepingu osalisriikide vahelistel liinidel kui ka liinidel, mida teenindatakse ühe liikmesriigi või ühe lepinguosalise riigi piires.

936 Neil asjaoludel kuulub süüdistatud vedajate käive liinidel, mida teenindatakse vaid ühes liikmesriigis või ühe lepinguosalise territooriumil, ilmselgelt ühe ja vältava rikkumise kohaldamisalasse ning selle rikkumise majanduslikule tähtsusele ja iga süüdistatud vedaja rollile selles rikkumises ei antaks õiglast hinnangut, kui trahvi arvutamisel ei tuleks seda käivet arvesse võtta.

937 Lisaks tuleb märkida, et teabenõuded, mille komisjon esitas süüdistatud vedajatele haldusmenetluses ja millega ta soovis muu hulgas saada nende käibe EMP-sisestel liinidel, puudutasid „liine, mille lähte- ja sihtkoha lennujaamad asusid EMPs“, täpsustamata, et need lennuliinid olid tingimata piiriülesed. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1197 on komisjon seoses müügiväärtusega märkinud, et „[EMP-sisene] käive saadi sel ajal EMP lepingu osaliseks olnud [18] riigist [28] hulgast“ ning et „[liidu–Šveitsi] käive saadi tollastest [25] liikmesriigist [15] riigi ja Šveitsi vahelistel liinidel“. Esimesel juhul sõna „siseselt“ ja teisel juhul „vahelistel“ kasutamisest nähtub komisjoni kavatsus esimesel juhul mitte eristada riigisiseseid liine ja piiriüleseid liine, sest vastasel juhul oleks ta märkinud, et EMP-sisene käive saadi „osalisriikidevahelistel“ liinidel.

938 Eeltoodud tõlgendus kajastab komisjoni kavatsust, nii nagu seda mõistsid süüdistatud vedajad, mida kinnitab asjaolu, et hagejad väitsid haldusmenetluses sõnaselgelt, et riigisisestel liinidel toimunud müük tuleb EMP-sisestel liinidel nende müügiväärtusest välja jätta. Riigisiseste liinide väljajätmise taotlusel on mõtet vaid siis, kui põhimõtteliselt tunnistatakse, et EMP-sisesed lennuliinid hõlmasid neid.

939 Sellest tuleneb, et süüdistatud vedajate käivet EMP-sisestel liinidel ühe ja sama lepinguosalise riigi siseselt ei arvatud kogemata müügiväärtuse hulka, nagu väitis komisjon. See käive oli nende tõendite hulgas, mida komisjon haldusmenetluses nõudis, see oli hõlmatud müügiväärtusega, mida komisjon kasutas vaidlustatud otsuses tema järgitud meetodi baasina, ning see kajastas ühe ja vältava rikkumise geograafilist ulatust, nagu nähtub vaidlustatud otsuse artikli 1 lõikest 1.

940 Seega selleks, et tagada nende süüdistatud vedajate võrdne kohtlemine, kes esitasid vaidlustatud otsuse peale hagi, tuleb Üldkohtul eespool punktides 926 ja 927 nimetatud müügiväärtuste hulka uuesti arvestada käive, mille hagejad said riigisisestel liinidel, mis oli 7 991 282 eurot.

941 Seejärel tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 1198–1212 esitatud põhjustel väärib üks ja vältav rikkumine 16% suurust raskusastme koefitsienti.

942 Viies kuni üheksas argument ei tõenda vastupidist. Need argumendid viitavad sisuliselt etteheidetele, mille hagejad esitasid tühistamisnõuete põhjendamiseks viienda väite teises osas. Üldkohus analüüsis seda väiteosa ja lükkas selle tagasi eespool punktides 824–864 ning pole mingit alust asuda seisukohale, et need argumendid põhjendavad väiksemat raskusastme koefitsienti kui 16%.

943 Mis puudutab konkreetselt seda, et üks ja vältav rikkumine ei avaldanud väidetavalt mõju üldsusele, millele on viidatud käesoleva nõude põhjendamiseks esitatud seitsmendas argumendis, siis tuleb lisada, et trahvisummat ei saa lugeda sobimatuks pelgalt seetõttu, et see ei kajasta majanduslikku kahju, mida väidetav rikkumine tekitas või võis tekitada (29. veebruari 2016. aasta kohtuotsus Schenker *vs.* komisjon, T-265/12, EU:T:2016:111, punkt 287). See argument ei põhjenda niisiis raskusastme koefitsiendi vähendamist.

944 Seevastu leiab Üldkohus, et raskusastme koefitsienti tuleb vähendada, et võtta arvesse asjaolu, et kütuse lisatasuga seotud kooskõlastamine Taist EMPsse suunduvatel lennuliinidel ajavahemikul 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 ei rikkunud ELTL artiklit 101 ega EMP lepingu artiklit 53. Sellest tuleneb nimelt rikkumise kõnealuse osa ulatuse vähenemine. Kuna see vähendamine on piiratud kestusega ega puuduta EMPst Taisse suunduvaid lende, siis leiab Üldkohus, et selle arvessevõtmiseks piisab, kui vähendada raskusastme koefitsienti 16%-lt 15,7%-le.

945 Olgu meenutatud, et 2006. aasta suuniste punkt 25 näeb lisasumma küsimuses ette, et olenemata ettevõtja osalemise kestusest rikkumises, lisab komisjon põhisummale summa, mis moodustab 15–25% müügiväärtusest, eesmärgiga hoida ära ettevõtjate soovi osaleda hindade määramise, turu jagamise ja tootmise piiramise horisontaalkokkulepetes. Selles punktis on täpsustatud, et otsustamaks, milline peaks olema konkreetse juhtumi puhul kasutatav osakaal müügiväärtusest, võtab komisjon arvesse teatava hulga tegureid, eeskätt neid, mida on nimetatud kõnealuste suuniste punktis 22. Need on tegurid, mida komisjon raskusastme koefitsiendi kindlaksmääramisel arvesse võtab, ja need hõlmavad rikkumise laadi, kõikide rikkumises osalenud ettevõtjate turuosa kokku, rikkumise geograafilist ulatust ning asjaolu, kas rikkumine ka toime pandi.

946 Liidu kohus järeldas sellest, et isegi kui komisjon ei esita konkreetseid põhjendusi lisasummana kasutatud müügiväärtuse osakaalu kohta, on sellega seoses piisav pelk viide raskuse hindamisel kasutatud tegurite analüüsile (15. juuli 2015. aasta kohtuotsus SLM ja Ori Martin *vs.* komisjon, T-389/10 ja T-419/10, EU:T:2015:513, punkt 264).

947 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 1219 leidis komisjon, et „lisasummana kohaldatav protsendimäär on 16%“, arvestades „juhtumi konkreetseid asjaolusid“ ja kriteeriume, mida kasutati raskusastme koefitsiendi kindlaksmääramiseks.

948 Sellest tuleneb, et arvestades põhjuseid, mis on esitatud vaidlustatud otsuse põhjendustes 1198–1212 ja eespool punktis 944, leiab Üldkohus, et 15,7% lisasumma on sobiv.

949 Lisaks tuleb kohaldada meetodit, mida komisjon kasutas, et arvutada kõigile kolmele hagejale kohaldatav lisasumma, nagu see nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 1221–1229.

950 Ühtlasi nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 1214–1217, et komisjon tugines hagejate osalemise kestuse kindlaksmääramisel ühes ja vältavas rikkumises järgmistele kordajatele:

– EMP-sisestel liinidel SASi puhul 4 ja 5/12, SAS Cargo puhul 4 ja 8/12 ning SAS Consortiumi puhul 4;

– liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel SASi ning SAS Cargo puhul 1 ja 9/12;

– liidu–Šveitsi liinidel SASi puhul 3 ja 8/12 ning SAS Cargo puhul 1 ja 6/12;

– EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid, SASi ja SAS Cargo puhul 8/12.

951 Kuna Üldkohus ei tuvastanud viga ühe ja vältava rikkumise kestuse kindlaksmääramisel, tuleb tagasi lükata kümnes argument ja võtta arvesse eelmises punktis esitatud kordajaid.

952 Seega tuleb määrata SAS Consortiumi trahvi põhisummaks 19 953 394,43 eurot, SAS Cargo trahvi põhisummaks 92 200 925,36 eurot ja SASi trahvi põhisummaks 93 345 061,65 eurot.

953 Mis puudutab trahvi üldist 50% vähendamist, siis ei saa rahuldada komisjoni taotlust, et seda hagejate kasuks enam ei kohaldataks. Nagu nähtub kostja vastusest, eeldab see nõue, et Üldkohus otsustab, et saabuva lennulasti teenuste müügist saadud käivet ei saa müügiväärtuse hulka arvata. Üldkohus keeldus seda tegemast eespool punktis 929.

954 Seega tuleb trahvi põhisummaks pärast üldise 50% vähendamise kohaldamist – mida kohaldatakse üksnes põhisummale seoses EMP liinidega, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid, ja liidu – kolmandate riikide vaheliste liinidega (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 1241), mida hagejad ei vaidlustanud tühistamisnõuete raames ning mis ei ole sobimatu – kehtestada pärast ümardamist SAS Consortiumi puhul 19 900 000 eurot, SAS Cargo puhul 65 000 000 eurot ja SASi puhul 65 000 000 eurot. Sellega seoses peab Üldkohus sobivaks ümardada seda põhisummat allapoole kahe esimese järguni, välja arvatud juhul, kui see vähendamine moodustas rohkem kui 2% trahvisummast enne ümardamist, millisel juhul ümardatakse see summa kolme esimese järguni. See meetod on objektiivne ning võimaldab vähendada kõigi süüdistatud vedajate trahvi, kes on esitanud vaidlustatud otsuse peale hagi, ja väldib ebavõrdset kohtlemist (vt selle kohta 27. veebruari 2014. aasta kohtuotsus InnoLux *vs.* komisjon, T-91/11, EU:T:2014:92, punkt 166).

955 Seejärel, mis puudutab 11. argumenti korduvuse puudumise kohta, siis tuleb meenutada, et komisjon suurendas vaidlustatud otsuse põhjendustes 1243–1245 SAS Cargo ja SAS Consortiumi trahvi põhisummat korduvuse tõttu 50% võrra. Hagejate argumendid kattuvad aga tühistamisnõude põhjenduseks esitatud viienda väite neljanda osa argumentidega, mida Üldkohus analüüsis ja mille lükkas tagasi eespool punktides 868–885, ning miski ei andnud põhjust asuda seisukohale, et hagejate korduv tegevus õigustab trahvi põhisumma suurendamist väiksemas ulatuses kui 50%.

956 Lõpuks, mis puudutab trahvi põhisumma kohandamist, siis tuleb meenutada, et hagejate trahvile kohaldati üldist 15% vähendamist, mille piisavuse nad vaidlustasid tühistamisnõude viienda väite viienda osa raames ning 13.–15. argumendiga. Need argumendid kattuvad nendega, mis on esitatud viienda väite viiendas osas, mida Üldkohus analüüsis ja mille lükkas tagasi eespool punktides 886–904, ning miski nendes ei andnud põhjust kohaldada täiendavat vähendamist selle

alusel, et teatud õiguskorrad õhutasid sellist tegevust, või seetõttu, et esines asjaomane praktika või kinnitused. Seevastu ei saa rahuldada komisjoni nõuet, et hagejatele ei kohaldataks enam seda vähendamist samadel põhjustel, mis on esitatud eespool punktis 953.

957 Lisaks vähendas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 1258 ja 1259 hagejate trahvi põhisummat 10% nende piiratud osalemise eest ühes ning vältavas rikkumises, mida hagejad käesoleva nõude põhjendamiseks esitatud 12. argumendis pidasid ebapiisavaks. Tuleb aga meenutada, et komisjon omistas vääralt hagejatele vastutuse ühe ja vältava rikkumise selle osa eest, mis seisnes keeldumises vahendustasu maksmast, ning seetõttu hindas komisjon üle nende osalemise ulatust ühes ning vältavas rikkumises. Seetõttu ei olnud asjakohane vähendada hagejate trahvi selle alusel ainult 10% võrra.

958 Neil asjaoludel, arvestades piiratud aega, mille jooksul süüdistatud vedajad kooskõlastasid keeldumist vahendustasu maksmast, võrreldes ühe ja vältava rikkumise kestusega tervikuna, leiab Üldkohus, et hagejate piiratud osalemise alusel ühes ning vältavas rikkumises on kohane vähendada nende trahvi 21%.

959 Seevastu ei leia Üldkohus, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 196, 223, 406, 415, 443 ja 517 kirjeldatud kontaktide väljajätmine kaudsete tõendite kogumist õigustaks hagejate trahvi täiendavat vähendamist selle alusel. Need kontaktid puudutasid teabevahetust kütuse lisatasu teemal, mis toimus WOW alliansi raames (põhjendused 223 ja 517), ACCSi raames (põhjendus 443) ning üldisemalt peakontori tasemel (põhjendused 196, 406 ja 415). Ühelt poolt on oluline toonitada, et vaatamata sellele, et need kontaktid jäeti välja tõendite kogumist, millele komisjon võis tugineda, on üldiselt ulatuslikult tõendatud hagejate osalemine kõigis kolmes teabevahetuse liigis ning veelgi enam ühe ja vältava rikkumise osas, mis puudutas kütuse lisatasu. Teiselt poolt tuleb märkida, et ükski nendest teabevahetustest ei puuduta ohutuse lisatasu. Seega ei ole kohane vähendada hagejate trahvi rohkem kui 21% nende piiratud osalemise tõttu ühes ja vältavas rikkumises.

960 Lisaks tuleb asuda seisukohale, et hagejate trahvi vähendamine 15% võrra leebema kohtlemise alusel jääb asjakohaseks.

961 Kõiki eelnevaid kaalutlusi silmas pidades tuleb hagejatele määratud trahv arvutada järgmiselt: kõigepealt määratakse põhisumma kindlaks nii, et ühe ja vältava rikkumise raskust arvestades kohaldatakse 15,7% suurust protsendimäära hagejate 2005. aasta müügiväärtusele EMP-sisestel liinidel, liidu – kolmandate riikide vahelistel liinidel, EMP liinidel, mis ei ole liidu – kolmandate riikide vahelised liinid, ja liidu–Šveitsi liinidel; seejärel kohaldatakse rikkumise kestuse alusel eespool punktis 950 kirjeldatud kordajaid, mida on kohandatud eespool punktis 951 tehtud järelduste alusel, ning lõpuks kohaldatakse 15,7% lisasummat, mille tagajärjel saadakse SAS Consortiumi vahesummaks 19 900 000 eurot, SAS Cargo vahesummaks 92 200 925,36 eurot ja SASi vahesummaks 93 345 061,65 eurot. Pärast üldise 50% vähendamise kohaldamist on see summa ümardatult SAS Consortiumi puhul 19 900 000 eurot, SAS Cargo puhul 65 000 000 eurot ja SASi puhul 65 000 000 eurot. Pärast seda, kui SAS Consortiumi ja SAS Cargo trahvi põhisummat suurendati 50% korduvuse tõttu, kohaldati üldist 15% vähendamist ja täiendavat 21% vähendamist hagejate piiratud osalemise tõttu ühes ning vältavas rikkumises, tuleb selleks summaks kehtestada SAS Consortiumi puhul 22 686 000 eurot, SAS Cargo puhul 74 100 000 eurot ja SASi puhul 43 647 500 eurot. Lõpuks tuleb neid summasid leebema kohtlemise alusel vähendada 15%, mille tagajärjel on SAS Consortiumi lõplik trahvisumma 19 283 100 eurot, SAS Cargo lõplik trahvisumma 62 985 000 eurot ja SASi lõplik trahvisumma 37 100 375 eurot.

962 Mis puudutab trahvisummasid, mida hagejad on individuaalselt ja solidaarselt kohustatud tasuma, siis leiab Üldkohus, et komisjoni poolt vaidlustatud otsuse põhjendustes 1226 ja 1231–1234 kirjeldatud meetodist ei tule kõrvale kalduda. SAS Consortiumile individuaalselt määratava trahvi summaks tuleb seega kehtestada 7 030 618 eurot; SAS Cargole ja SAS Consortiumile solidaarselt määratud trahvi summaks kehtestada 5 937 909 eurot; SAS Cargole, SAS Consortiumile ja SASile solidaarselt määratud trahvi summaks kehtestada 6 314 572 eurot; SAS Cargole ja SASile solidaarselt määratud trahvi summaks kehtestada 29 045 427 eurot; SAS Cargole määratud trahvi summaks kehtestada 21 687 090 eurot.

IV. Kohtukulud

963 Kodukorra artikli 134 lõikes 3 on ette nähtud, et kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks, jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda. Ent kui kohtuasja asjaolud seda õigustavad, võib Üldkohus otsustada, et lisaks enda kohtukulude kandmisele mõistetakse poolelt välja ka osa teise poole kohtukuludest.

964 Käesolevas asjas on rahuldatud suur osa hagejate nõuetest. Seda arvestades tuleb juhtumi asjaolusid õiglaselt hinnates otsustada, et hagejad kannavad ühe neljandiku oma kohtukuludest ning komisjon kannab ise oma kohtukulud ja kolm neljandikku hagejate kohtukuludest.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (neljas koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

1. **Tühistada komisjoni 17. märtsi 2017. aasta otsuse C(2017) 1742 (final) ELTL artiklis 101, EMP lepingu artiklis 53 ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel sõlmitud õhutranspordilepingu artiklis 8 sätestatud menetluse kohta (juhtum AT.39258 – lennulastiteenused) artikli 1 lõike 1 punktid o, p ja q, lõike 2 punktid o ja p, lõike 3 punktid o ja p ning lõike 4 punktid o, p ja q osas, milles järeldatakse, et SAS AB, SAS Cargo Group A/S ja Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden osalesid ühe ja vältava rikkumise selles osas, mis puudutas keeldumist vahendustasusid maksmast.**

2. **Tühistada artikli 1 lõike 2 punktid o ja p osas, milles tuvastatakse, et ELTL artiklit 101 on rikutud Taist Euroopa Liitu suunduvatel liinidel 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 seoses rikkumise osaga, mis puudutas kütuse lisatasu, ning artikli 1 lõike 3 punktid o ja p osas, milles tuvastatakse, et EMP lepingu artiklit 53 on rikutud Taist Euroopa Majanduspiirkonda suunduvatel liinidel 20. juulist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 seoses rikkumise osaga, mis puudutas kütuse lisatasu.**

3. **Tühistada artikli 3 punktid n–r.**

4. **Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedeni trahvisummaks määratakse 7 030 618 eurot; SAS Cargo Groupile ja Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenile määratakse solidaarselt trahvisummaks 5 937 909 eurot; SAS Cargo Groupile, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenile ja**

SASile määratakse solidaarselt trahvisummaks 6 314 572 eurot; SAS Cargo Groupile ja SASile määratakse solidaarselt trahvisummaks 29 045 427 eurot ning SAS Cargo Groupile määratakse trahvisummaks 21 687 090 eurot.

5. **Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**

6. **Jätta Euroopa Komisjoni kanda tema enda kohtukulud ja mõista temalt välja kolm neljandikku SAS Cargo Groupi, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedeni ja SASi kohtukuludest.**

7. **Jätta SAS Cargo Groupi, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedeni ja SASi kanda üks neljandik nende kohtukuludest.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 30. märtsil 2022 Luxembourgis.

Allkirjad

Sisukord

I. Vaidluse taust . . . 2

A. Haldusmenetlus . . . 2

B. 9. novembri 2010. aasta otsus . . . 3

C. 9. novembri 2010. aasta otsuse peale Üldkohtule esitatud hagi . . . 6

D. Vaidlustatud otsus . . . 7

II. Menetlus ja poolte nõuded . . . 17

III. Õiguslik käsitlus . . . 18

A. Tühistamisnõuded . . . 18

1. Esimene väide, et on rikutud kaitseõigusi ja poolte võrdsuse põhimõtet, kuna keelduti võimaldamast tutvuda süüstavate ja süüst vabastavate tõenditega . . . 19

a) Väidetavad süüstavad tõendid . . . 22

b) Väidetavad süüst vabastavad tõendid . . . 24

c) Järeldus . . . 25

2. Teine väide, et on rikutud õigust olla ära kuulatud ja et puudub pädevus . . . 25

a) Teise väite esimene osa, mille kohaselt on rikutud õigust olla ära kuulatud ja komisjonil puudub pädevus kohaldada ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 saabuvatel lennuliinidel . . . 25

1) Õigus olla ära kuulatud . . . 26

2) Kindla mõju kriteeriumi kohaldamine . . . 28

i) Saabuva lennulasti teenuste kooskõlastamise mõju eraldi . . . 29

– Kõnealuse mõju asjakohasus . . . 30

– Kõnealuse mõju ootuspärane laad . . . 32

– Kõnealuse mõju olulisus . . . 34

– Kõnealuse mõju vahetu laad . . . 35

ii) Ühe ja vältava rikkumise mõju tervikuna . . . 37

b) Teise väite teine osa, mis puudutab EMP liine, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid . . . 38

3. Kolmas väide, et on valesti hinnatud tegevust, millega hagejad olid seotud, ja seda, kas see tegevus tõendab hagejate osalemist ühes ja vältavas rikkumises või et nad olid rikkumisest teadlikud . . . 41

a) Esimene osa, mille kohaselt ülemaailmse ulatusega ühe ja vältava rikkumise tuvastamisel on tehtud mitu õigusrikkumist . . . 41

1) Esimene etteheide, mis tuleneb põhjendamiskohustuse rikkumisest ja vääratest järeldustest ühe ning vältava rikkumise ülemaailmse laadi kohta . . . 41

2) Teine etteheide, mis on tuletatud vääratest järeldustest seoses ühe rikkumise laadiga . . . 46

3) Kolmas etteheide, mis on tuletatud rikkumise vältava laadi kohta tehtud vääratest järeldustest . . . 50

b) Teine väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu Lufthansaga sõlmitud kahepoolse alliansi tegevuse hindamisel . . . 50

c) Kolmas väiteosa, mis puudutab vigu Star Cargo alliansi raames 1999. aasta detsembris vahetatud e-kirjade hindamisel . . . 54

d) Neljas väiteosa, mis puudutab vigu WOW alliansiga hõlmatud tegevuse hindamisel 58

1) Esimene etteheide, mis käsitleb vigu järelduses, et kontaktid WOW alliansi liikmete vahel on ebaseaduslikud . . . 58

i) Kaitseõiguste rikkumine . . . 58

ii) WOW alliansi ulatus ja selle tegelik rakendamine . . . 60

iii) WOW alliansi raames toimunud kontaktide ulatus . . . 61

2) Teine etteheide, et õigusvastaselt on jäetud analüüsimata, kas WOW alliansis toimunud kontaktid on kooskõlas ELTL artikliga 101 . . . 64

i) Lennundusalastele majandusliitudele kohaldatava õigusnormi uue tõlgenduse tagasiulatuv ja diskrimineeriv kohaldamine . . . 64

ii) ELTL artikli 101 lõike 3 kohaldamist puudutavate hagejate avalduste arvesse võtmata jätmine . . . 65

3) Kolmas etteheide, mille kohaselt on tehtud vigu, kuna WOW alliansi raames toimunud kontaktid on lisatud ühe ja vältava rikkumise kohaldamisalasse . . . 65

e) Kaheksas väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu, kuna ühe ja vältava rikkumise alla on hõlmatud paaris riigis aset leidnud kohalikud ning erinevad sündmused . . . 66

f) Viies väiteosa, mis puudutab vigu, kuna mahtude broneerimise kokkulepetega seotud kontaktid lisati ühe ja vältava rikkumise alla . . . 71

g) Kuues väiteosa, mis puudutab vigu kolmandates riikides toimunud kontaktide hindamisel . . . 74

1) Esimene etteheide, et on rikutud suveräänsuse ja mittesekkumise põhimõtteid . 75

2) Teine etteheide, mille kohaselt on tehtud vigu nende riiklike piirangute hindamisel, mida hagejatele mitmes kolmandas riigis kohaldati 75

i) Hongkong 77

ii) Jaapan 80

iii) Muud kolmandad riigid 82

3) Kolmas etteheide, mille kohaselt on tehtud vigu ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamisel tegevusele, mis on seotud saabuvate liinidega enne 1. maid 2004, ja EÜ-Šveitsi õhutranspordilepingu artikli 8 kohaldamisel tegevustele, mis on seotud liidu–Šveitsi liinidega enne 1. juunit 2002 84

4) Neljas etteheide, mille kohaselt on Šveitsis toimunud tegevuse hindamisel tehtud vigu 88

5) Viies etteheide, et on tehtud viga, kuna ühe ja vältava rikkumise alla on loetud hagejate tegevus kolmandates riikides 91

h) Seitsmes väiteosa, mis puudutab hindamisvigu seoses sellega, kuidas teised vedajad spekuleerisid hagejate käitumise üle 92

i) Üheksas väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu hindamisel, kas hagejad olid teadlikud teiste süüdistatud vedajate tegevusest 94

1) Lisatasud 95

2) Keeldumine vahendustasusid maksmast 100

j) Kümnes väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu komisjoni esitatud tõendite kogumi igakülgsel hindamisel 102

4. Neljas väide, et on rikutud ELTL artiklit 266, harta artikliga 17 kaitstud omandiõigust ja põhjendamiskohustust 104

a) Esimene väiteosa, mille kohaselt on rikutud ELTL artiklit 266 104

b) Teine väiteosa, mille kohaselt on rikutud harta artikliga 17 kaitstud omandiõigust . 106

c) Kolmas väiteosa, mis puudutab põhjendamiskohustuse rikkumist 108

5. Viies väide, et hagejatele määratud trahvisumma kindlaksmääramisel on tehtud vigu . . 108

a) Esimene väiteosa, mille kohaselt on müügiväärtuse kindlaksmääramisel tehtud vigu 109

1) EMP liinidel, mis ei ole liidu–Šveitsi liinid, lennulastiteenuste müügist tuleneva käibe arvamine müügiväärtuse hulka 110

2) „Väljaspool EMPd toimunud“ müügist saadud käibe lisamine müügiväärtuse hulka ja üldine 50% vähendamine 110

3) Asjaolu, et müügiväärtusesse lisati lennulastiteenuste koguhind ja mitte üksnes lisatasud . . . 114

4) Asjaolu, et müügiväärtusesse lisati müük liinidel, millel ei ole seost „üksikute liinidega“, kus hagejad osalesid kohalikes ja üksikutes juhtumites . . . 116

b) Teine väiteosa, mis puudutab vigu ühe ja vältava rikkumise raskuse kindlaksmääramisel . . . 116

c) Kolmas väiteosa, mis puudutab vigu ühe ja vältava rikkumise kestuse kindlaksmääramisel . . . 121

d) Neljas väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu põhisumma suurendamisel korduvuse tõttu . . . 121

e) Viies väiteosa, mille kohaselt on tehtud vigu kergendavate asjaolude arvessevõtmisel . . . 124

B. Hagejatele määratud trahvisumma vähendamise nõue . . . 127

IV. Kohtukulud . . . 135