BENDROJO TEISMO (ketvirtoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2022 m. kovo 30 d.*

„Konkurencija – Karteliai – Krovinių vežimo oro transportu rinka – Sprendimas, kuriuo konstatuojamas SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir Bendrijos ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimas – Krovinių vežimo oro transportu paslaugų kainos sudedamųjų dalių (papildomas kuro mokestis, papildomas saugumo mokestis ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimas) derinimas – Keitimasis informacija – Komisijos teritorinė kompetencija – Teisė į gynybą – Procesinis lygiateisiškumas – SESV 266 straipsnis – Valstybės spaudimas – Vienas ir tęstinis pažeidimas – Baudos dydis – Pardavimų vertė – Pažeidimo sunkumas – Dalyvavimo darant pažeidimą trukmė – Lengvinančios aplinkybės – Labai mažas dalyvavimo kartelyje mastas – Sunkinančios aplinkybės – Recidyvas – Neribota jurisdikcija“

Byloje T-324/17

SAS Cargo Group A/S, įsteigta Kastrupe (Danija),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, įsteigta Stokholme (Švedija),

SAS AB, įsteigta Stokholme,

atstovaujamos advokatų B. Creve, M. Kofmann, J. Killick ir G. Forwood,

ieškovės,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą A. Dawes ir C. Vollrath, padedamų *barrister* B. Doherty,

atsakovę,

dėl SESV 263 straipsniu grindžiamo pagrindinio prašymo panaikinti 2017 m. kovo 17 d. Komisijos sprendimą C(2017) 1742 *final* dėl procedūros pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį bei Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla AT.39258 – Krovininis oro transportas), kiek jis susijęs su ieškovėmis, o nepatenkinus šio reikalavimo – sumažinti joms skirtos baudos dydį,

BENDRASIS TEISMAS (ketvirtoji išplėstinė kolegija),

* Proceso kalba: anglų.

kurį sudaro pirmininkas H. Kanninen (pranešėjas), teisėjai J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann ir I. Reine,

posėdžio sekretorius L. Ramette, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2019 m. liepos 11 d. posėdžiui,

priima šį

Sprendimą

I. Ginčo aplinkybės

1 Ieškovės *SAS Cargo Group A/S* (toliau – *SAS Cargo*), *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* (toliau – *SAS Consortium*) ir *SAS AB*, veikia krovinių vežimo oro transportu rinkoje (toliau – krovinių vežimas). *SAS Cargo*, kuri teikia krovinių vežimo paslaugas, yra netiesiogiai SAS išimtinai priklausanti patronuojamoji bendrovė. Iki 2001 m. birželio mėn. *SAS Cargo* nebuvo atskiras teisės subjektas, ji buvo *SAS Consortium* komercinis padalinys. *SAS Consortium* priklauso SAS.

2 Krovinių vežimo sektoriuje oro bendrovės teikia siuntų vežimo oro transportu paslaugas (toliau – vežėjai). Pagal bendrąją taisyklę vežėjai teikia krovinių vežimo paslaugas ekspeditoriams, kurie organizuoja siuntų pristatymą siuntėjų vardu. Už tą paslaugą ekspeditoriai vežėjams atsiskaito mokėdami kainą, kurią sudaro, viena vertus, už kilogramą apskaičiuota ir ilgam laikotarpiui (dažniausiai vienam sezonui, t. y. šešiems mėnesiams) arba kiekvienam kartui atskirai suderėta kaina ir, kita vertus, įvairūs papildomi mokesčiai, skirti padengti tam tikroms sąnaudoms.

3 Išskiriamos keturios vežėjų rūšys: pirma – vežėjai, kurie eksploatuoja išimtinai tik krovininius orlaivius, antra – vežėjai, kurie keleiviams skirtuose skrydžiuose dalį orlaivio bagažinės rezervuoja prekėms vežti, trečia – vežėjai, kurie turi ir krovininius orlaivius, ir rezervuotą vietą kroviniams keleivinių orlaivių bagažinėje (mišriosios oro bendrovės), ir, ketvirta – krovininius orlaivius turintys integruotojai, kurie teikia ir integruotas greito pristatymo, ir bendrąsias krovinių vežimo paslaugas.

4 Kadangi nė vienas vežėjas neturi galimybės pakankamai dažnai vežti krovinius į visas pasaulio pagrindines paskirties vietas, tarp jų buvo sudaryti tarpusavio susitarimai, siekiant padidinti tinklo aprėptį ar pagerinti tvarkaraščius, įskaitant platesnių vežėjų komercinių aljansų sukūrimą. Klostantis faktinėms aplinkybėms vienas iš tokių aljansų buvo *WOW Alliance*, kuriam priklausė *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*), *SAS Cargo*, *Singapore Airlines Cargo Pte Ltd* (toliau – SAC) ir *Japan Airlines International Co. Ltd* (toliau – *Japan Airlines*).

A. Administracinė procedūra

5 2005 m. gruodžio 7 d. Europos Bendrijų Komisija gavo prašymą atleisti nuo baudos pagal Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju (OL C 45, 2002, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 155), jį pateikė *Lufthansa* ir jos

patronuojamosios bendrovės, *Lufthansa Cargo AG* ir *Swiss International Air Lines AG* (toliau – *Swiss*). Tame prašyme nurodyta, kad daugelis vežėjų palaikė intensyvius antikonkurencinius ryšius dėl, be kita ko:

– papildomo kuro mokesčio (toliau – PKM), nustatyto siekiant sumažinti didėjančias išlaidas kurui,

– papildomo saugumo mokesčio (toliau – PSM), nustatyto siekiant sumažinti išlaidas tam tikroms saugumo priemonėms, įvestoms po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroristų išpuolių.

6 2006 m. vasario 14 ir 15 d. Komisija iš anksto nepranešusi įvairių vežėjų patalpose atliko patikrinimus pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų [SESV 101] ir [102] straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205) 20 straipsnį.

7 Po patikrinimų keli vežėjai, taip pat *SAS Cargo* ir *SAS Consortium*, pateikė prašymą pagal šio sprendimo 5 punkte nurodytą 2002 m. pranešimą.

8 Išsiuntusi kelis prašymus pateikti informacijos, 2007 m. gruodžio 19 d. Komisija 27 vežėjams, taip pat ieškovėms, išsiuntė pranešimą apie prieštaravimus (toliau – pranešimas apie prieštaravimus). Komisija nurodė, kad šie vežėjai pažeidė SESV 101 straipsnį, Europos ekonominės erdvės (EEE) susitarimo 53 straipsnį ir Europos Bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto (toliau – EB ir Šveicarijos susitarimas dėl oro transporto) 8 straipsnį, nes dalyvavo kartelyje būtent dėl PKM, PSM ir atsisakymo mokėti komisinius už papildomus mokesčius (toliau – atsisakymas mokėti komisinius).

9 Atsakydamos į pranešimą apie prieštaravimus adresatės pateikė rašytines pastabas.

10 2008 m. birželio 30 d.–liepos 4 d. vyko bylos nagrinėjimas žodžiu.

B. 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimas

11 2010 m. lapkričio 9 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2010) 7694 *final* dėl procedūros pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnį (byla COMP/39258 – Oro transportas) (toliau – 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimas). Šio sprendimo adresatai yra 21 vežėjas (toliau – vežėjai, kuriems 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimu pateikti prieštaravimai):

– *Air Canada,*

– *Air France-KLM* (toliau – AF-KLM),

– *Société Air France* (toliau – AF),

– *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (toliau – KLM),

– *British Airways plc,*

– *Cargolux Airlines International SA* (toliau – *Cargolux*),

– *Cathay Pacific Airways Ltd* (toliau – CPA),

– *Japan Airlines Corp.*,

– *Japan Airlines*,

– *Lan Airlines SA*,

– *Lan Cargo SA*,

– *Lufthansa Cargo*,

– *Lufthansa*,

– *Swiss*,

– *Martinair Holland NV* (toliau – *Martinair*),

– *Qantas Airways Ltd* (toliau – *Qantas*),

– SAS,

– *SAS Cargo*,

– *SAS Consortium*,

– SAC,

– *Singapore Airlines Ltd* (toliau – SIA).

12 Kitiems pranešimo apie prieštaravimus adresatams preliminariai pateiktų prieštaravimų buvo atsisakyta (toliau – vežėjai, kuriems nepateikti prieštaravimai).

13 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo motyvuojamojoje dalyje aprašytas vienas ir tęstinis SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimas, apimantis EEE ir Šveicarijos teritoriją, nes vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime, derino veiksmus, nustatydami krovinių vežimo paslaugų teikimo tarifus.

14 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo rezoliucinėje dalyje, kiek ji susijusi su ieškovėmis, nustatyta:

„1 straipsnis

Šios įmonės pažeidė SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, nes dalyvavo darant pažeidimą, kurį sudarė susitarimai ir suderinti veiksmai, kuriais jos derino įvairius kainos už [krovinių vežimo] paslaugas elementus dėl maršrutų tarp EEE esančių oro uostų šiais laikotarpiais:

<…>

j) SAS <…> nuo 2001 m. rugpjūčio 17 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

k) [*SAS Cargo*] nuo 2001 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

l) [*SAS Consortium*] nuo 1999 m. gruodžio 13 d. iki 2003 m. gruodžio 28 d.;

<…>

2 straipsnis

Šios įmonės pažeidė SESV 101 straipsnį, nes dalyvavo darant pažeidimą, kurį sudarė susitarimai ir suderinti veiksmai, kuriais jos derino įvairius kainos už [krovinių vežimo] paslaugas elementus dėl maršrutų tarp Europos Sąjungoje esančių oro uostų ir ne EEE esančių oro uostų šiais laikotarpiais:

<…>

q) SAS <…> nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

r) [*SAS Cargo*] nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

<…>

3 straipsnis

Šios įmonės pažeidė EEE susitarimo 53 straipsnį, nes dalyvavo darant pažeidimą, kurį sudarė susitarimai ir suderinti veiksmai, kuriais jos derino įvairius kainos už krovinių vežimo paslaugas elementus dėl maršrutų tarp EEE susitarimo šalyse, kurios nėra valstybės narės, esančių oro uostų ir trečiosiose šalyse esančių oro uostų šiais laikotarpiais:

<…>

o) SAS <…> nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

p) [*SAS Cargo*] nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

<…>

4 straipsnis

Šios įmonės pažeidė [EB ir Šveicarijos] susitarimo 8 straipsnį, nes dalyvavo darant pažeidimą, kurį sudarė susitarimai ir suderinti veiksmai, kuriais jos derino įvairius kainos už [krovinių vežimo] paslaugas elementus dėl maršrutų tarp Europos Sąjungoje esančių oro uostų ir Šveicarijoje esančių oro uostų šiais laikotarpiais:

<…>

j) SAS <…> nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

k) [*SAS Cargo*] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

l) [*SAS Consortium*] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2003 m. gruodžio 28 d.;

<…>

5 straipsnis

Už [2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo] 1–4 straipsniuose nurodytus pažeidimus skiriamos šios baudos:

<…>

o) [*SAS Consortium*]: 5 355 000 EUR;

p) [*SAS Cargo*] ir [*SAS Consortium*] solidariai: 4 254 250 EUR;

q) [ieškovės] solidariai: 5 265 750 EUR;

r) [*SAS Cargo*] ir SAS <…> solidariai: 32 984 250 EUR;

s) [*SAS Cargo*]: 22 308 250 EUR;

<…>

6 straipsnis

1–4 straipsniuose išvardytos įmonės nedelsdamos nutraukia tuose straipsniuose nurodytus pažeidimus, jeigu to dar nepadarė.

Nuo šiol jos turi susilaikyti nuo bet kokių 1–4 straipsniuose nurodytų veiksmų ar elgesio ir nuo bet kokių veiksmų ar elgesio, turinčių tokį patį arba panašų tikslą ar poveikį.“

C. Ieškinys Bendrajame Teisme dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo

15 2011 m. sausio 25 d. Bendrojo Teismo kanceliarijai ieškovės pateikė ieškinį dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo panaikinimo, kiek jis su jomis susijęs, ir, jei tas prašymas nebūtų patenkintas, dėl joms skirtų baudų sumažinimo. Kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime, išskyrus *Qantas*, Bendrajame Teisme taip pat pareiškė ieškinį dėl to sprendimo.

16 2015 m. gruodžio 16 d. sprendimais *Air Canada / Komisija* (T-9/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:994), *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij / Komisija* (T-28/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:995), *Japan Airlines / Komisija* (T-36/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:992), *Cathay Pacific Airways / Komisija* (T-38/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:985), *Cargolux Airlines / Komisija* (T-39/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:991), *Latam Airlines Group ir Lan Cargo / Komisija* (T-40/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:986), *Singapore Airlines ir Singapore Airlines Cargo Pte / Komisija* (T-43/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:989), *Deutsche Lufthansa ir kt. / Komisija* (T-46/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:987), *British Airways / Komisija* (T-48/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:988), *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990), *Air France-KLM / Komisija* (T-62/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:996), *Air France / Komisija* (T-63/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:993) ir *Martinair Holland / Komisija* (T-67/11, EU:T:2015:984) Bendrasis Teismas visiškai arba iš dalies panaikino 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimą, kiek jis susijęs su *Air Canada*, KLM, *Japan Airlines* ir *Japan Airlines Corp.*, CPA, *Cargolux*, *Latam Airlines Group SA* (buvusi – *Lan Airlines*) ir *Lan Cargo*, SAC ir SIA, *Lufthansa*, *Lufthansa Cargo* ir *Swiss*, *British Airways*, ieškovėmis, AF-KLM, AF ir *Martinair*. Bendrasis Teismas nusprendė, kad tame sprendime yra motyvavimo trūkumų.

17 Dėl šio aspekto, pirma, Bendrasis Teismas konstatavo, kad 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime yra prieštaravimų tarp motyvų ir rezoliucinės dalies. To sprendimo motyvuose aprašomas vienintelis vienas ir tęstinis pažeidimas, susijęs su visais maršrutais, dėl kurių sudarytas kartelis; jame dalyvavo vežėjai, kuriems 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime pateikti prieštaravimai. Atvirkščiai, to sprendimo rezoliucinėje dalyje buvo nurodyti arba keturi atskiri vieni ir tęstiniai pažeidimai, arba vienintelis vienas ir tęstinis pažeidimas, už kurį atsakomybė priskirtina tik vežėjams, to sprendimo 1–4 straipsniuose nurodytuose maršrutuose tiesiogiai dalyvavusiems darant kiekviename iš tų straipsnių nurodytus pažeidimus arba žinojusiems apie slaptą susitarimą dėl tų maršrutų ir prisiėmusiems dėl jo kylančią riziką. Tačiau nė vienas iš šių dviejų aptariamo sprendimo rezoliucinės dalies aiškinimų neatitiko jo motyvų.

18 Komisijos pasiūlytą 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo rezoliucinės dalies alternatyvų aiškinimą, kad tam tikrų vežėjų, kuriems 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime pateikti prieštaravimai, nepaminėjimas to sprendimo 1, 3 ir 4 straipsniuose gali būti paaiškintas tuo, kad tie vežėjai nevykdė veiklos maršrutuose, kuriems taikomos tos nuostatos, nesant reikalo nuspręsti, jog tuose straipsniuose buvo konstatuoti atskiri vieni ir tęstiniai pažeidimai, Bendrasis Teismas taip pat atmetė kaip nesuderinamą su 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo motyvais.

19 Antra, Bendrasis Teismas nusprendė, kad 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo motyvuose yra didelių vidinių prieštaravimų

20 Trečia, nustatęs, kad nė vienas galimas 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo rezoliucinės dalies aiškinimas neatitiko jo motyvų, Bendrasis Teismas išnagrinėjo, ar bent pagal vieną iš dviejų galimų aiškinimų tame sprendime esantys vidiniai prieštaravimai galėjo pakenkti ieškovių teisei į gynybą ir trukdyti Bendrajam Teismui vykdyti kontrolę. Dėl pirmojo aiškinimo, kad yra keturi atskiri ir tęstiniai pažeidimai, pirma, jis nusprendė, kad ieškovės negalėjo suprasti, kaip motyvuose nurodytais įrodymais, susijusiais su vienu ir tęstiniu pažeidimu, buvo galima patvirtinti, jog egzistuoja rezoliucinėje dalyje konstatuoti keturi skirtingi pažeidimai, ir kad dėl to jos taip pat neturėjo galimybės užginčyti jų pakankamumą. Antra, jis nusprendė, kad ieškovės neturėjo galimybės suprasti logikos, kuri lėmė Komisijos sprendimą pripažinti jas atsakingas už pažeidimą, įskaitant ir kiek tai susiję su nevykdomais maršrutais kiekviename 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo straipsnyje apibrėžtame perimetre.

D. Ginčijamas sprendimas

21 Bendrajam Teismui priėmus sprendimą dėl panaikinimo, 2016 m. gegužės 20 d. Komisija išsiuntė raštą vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime ir kurie pareiškė ieškinį dėl to sprendimo Bendrajame Teisme; tuo raštu Komisija informavo, kad Konkurencijos generalinis direktoratas (GD) ketina jai siūlyti priimti naują sprendimą, kuriame būtų pripažinta, kad jie dalyvavo darant vieną ir tęstinį SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą visuose tame sprendime nurodytuose maršrutuose.

22 Šio sprendimo 21 punkte nurodyto Komisijos rašto adresatai buvo paraginti per vieną mėnesį pasidalyti nuomone apie Komisijos Konkurencijos GD pasiūlymą. Visi vežėjai, taip pat ieškovės, pasinaudojo šia galimybe.

23 2017 m. kovo 17 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2017) 1742 *final* byloje pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnį (byla AT.39258 – Krovinių vežimas oro transportu) (toliau – ginčijamas sprendimas). To sprendimo adresatai yra šie 19 vežėjų (toliau – vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai):

– *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 Ginčijamame sprendime nepateikta prieštaravimų kitiems pranešimo apie prieštaravimus adresatams.

25 Ginčijamo sprendimo motyvuose aprašomas vienas ir tęstinis SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimas, kurį darydami vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, derino veiksmus, nustatydami įkainius už krovinių vežimo paslaugų teikimą visame pasaulyje per PKM, PSM ir komisinių mokėjimą už papildomus mokesčius.

26 Visų pirma ginčijamo sprendimo 4.1 punkte Komisija apibūdino „pagrindinius principus ir kartelio sandarą“. To sprendimo 107 ir 108 konstatuojamosiose dalyse ji nurodė, kad per tyrimą buvo atskleistas pasaulinio masto kartelis, grindžiamas ilgą laiką konkurentų palaikytų dvišalių ir daugiašalių ryšių tinklu dėl veiksmų, kurių jie nusprendė, numatė ar planavo imtis dėl įvairių krovinių vežimo paslaugų kainos sudedamųjų dalių, t. y. PKM, PSM ir atsisakymo mokėti komisinius. Ji pažymėjo, kad šio ryšių tinklo bendras tikslas buvo derinti konkurentų veiksmus nustatant įkainius arba mažinti netikrumą dėl jų kainų politikos (toliau – ginčijamas kartelis).

27 Remiantis ginčijamo sprendimo 109 konstatuojamąja dalimi, suderinto PKM taikymo tikslas buvo užtikrinti, kad viso pasaulio vežėjai taikys fiksuoto dydžio papildomą mokestį už kiekvieną atitinkamų siuntinių kilogramą. Sudėtingas vežėjų ryšių (daugiausia dvišalių) tinklas buvo sukurtas siekiant tikslo derinti ir prižiūrėti PKM taikymą, nes, Komisijos teigimu, sprendimas dėl tikslios taikymo datos priimamas vietos lygiu, pagrindiniam vietos vežėjui paprastai imantis vadovo vaidmens, kurį kopijuoja kiti vežėjai. Šis suderintas metodas buvo pritaikytas PSM ir atsisakymui mokėti komisinius, todėl šie tapo vežėjų grynosiomis pajamomis ir buvo papildoma paskatos priemonė priversti juos toliau derinti veiksmus dėl papildomų mokesčių.

28 Ginčijamo sprendimo 110 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad daugumos vežėjų buveinės vadovybė arba tiesiogiai palaikė ryšius su konkurentais, arba buvo nuolat apie juos informuojama. Papildomų mokesčių atveju atsakingi buveinės darbuotojai palaikė abipusius kontaktus, kai artėjo laikas pakeisti papildomo mokesčio dydį. Atsisakymas mokėti komisinius taip pat buvo kelis kartus patvirtintas bendraujant centrinės administracijos lygmeniu. Dažnai buvo bendraujama ir vietos lygmeniu siekiant, viena vertus, geriau įvykdyti centrinės administracijos duotus nurodymus ir pritaikyti juos prie vietos rinkos sąlygų ir, kita vertus, derinti ir įgyvendinti vietines iniciatyvas. Pastaruoju atveju vežėjų buveinės paprastai tvirtindavo siūlomus veiksmus arba būdavo apie tai informuojamos.

29 Ginčijamo sprendimo 111 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad vežėjai vieni su kitais bendraudavo arba dvišaliu pagrindu, arba mažomis grupėmis, arba tam tikrais atvejais dideliuose daugiašaliuose forumuose. Būtent Honkonge ir Šveicarijoje buvo naudojamasi vežėjų atstovų vietos asociacijomis, tariantis dėl našumo didinimo priemonių ir derinant papildomus mokesčius. Aljansų, kaip antai WOW aljanso, susitikimai taip pat buvo išnaudojami šiais tikslais.

30 Antra, ginčijamo sprendimo 4.3, 4.4 ir 4.5 punktuose Komisija aprašė, kaip vyko bendravimas atitinkamai dėl PKM, PSM ir atsisakymo mokėti komisinius (toliau – ginčijami bendravimo epizodai).

31 Taigi, pirma, ginčijamo sprendimo 118–120 konstatuojamosiose dalyse Komisija taip trumpai apibūdino bendravimą dėl PSM:

„(118) 1999 m. pabaigoje–2000 m. pradžioje buvo sukurtas daug oro bendrovių apimantis dvišalių ryšių tinklas, kuriuo naudodamiesi visi tinklo nariai galėjo dalytis informacija apie dalyvių veiksmus. Vežėjai nuolat bendraudavo vieni su kitais, kad aptartų visus dėl PKM kylančius klausimus, būtent mechanizmo pakeitimus, PKM dydžio pokyčius, nuoseklų mechanizmo taikymą ir situacijas, kai tam tikros oro bendrovės nesilaikė sistemos.

(119) PKM įgyvendinant vietos lygmeniu dažnai buvo taikoma sistema, pagal kurią tam tikruose maršrutuose arba tam tikrose šalyse dominuojančios oro bendrovės pirmos paskelbdavo apie pakeitimus, paskui kitos sekdavo jų pavyzdžiu <…>

(120) Kiek tai susiję su PKM, antikonkurencinis derinimas daugiausia vyko keturiomis progomis: 2000 m. pradžioje įvedus PKM, iš naujo įvedus PKM mechanizmą po to, kai buvo panaikintas [tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA)] nustatytas mechanizmas, įvedus naujas ribines vertes (kurias pasiekus padidinamas maksimalus PKM dydis) ir ypač tada, kai indeksai artėdavo prie ribos, prie kurios PKM turėjo būti didinamas ar mažinamas.“

32 Antra, ginčijamo sprendimo 579 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip trumpai apibūdino bendravimą dėl PSM:

„Daugelis [vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai] diskutavo, be kita ko, apie ketinimus nustatyti PSM <…> Be to, taip pat buvo aptartas papildomo mokesčio dydis ir įvedimo tvarkaraštis. [Vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai], taip pat pasidalijo nuomonėmis, kaip tai pagrįsti klientams. Taip pat nustatyti atskiri bendradarbiavimo atvejai dėl PSM įgyvendinimo visu laikotarpiu nuo 2002 iki 2006 m. Neteisėtas derinimas vyko ir centrinės administracijos, ir vietos lygmenimis.“

33 Trečia, ginčijamo sprendimo 676 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, „ir toliau atsisakė mokėti komisinius už papildomus mokesčius ir daugelyje bendravimo epizodų tarpusavyje patvirtino ketinimus šiose srityje“.

34 Trečia, ginčijamo sprendimo 4.6 punkte Komisija pateikė ginčijamų bendravimo epizodų vertinimą. Bendravimo epizodų, dėl kurių ieškovėms prieštaraujama, vertinimas išdėstytas ginčijamo sprendimo 790–792 konstatuojamosiose dalyse.

35 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 5 punkte šios bylos faktinėms aplinkybėms Komisija pritaikė SESV 101 straipsnį ir to sprendimo 1289 išnašoje pažymėjo, kad pateikti vertinimai taip pat galioja EEE susitarimo 53 straipsniui ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsniui. Pirma, to sprendimo 846 konstatuojamojoje dalyje ji nustatė, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, derino veiksmus ar darė įtaką įkainiams, „o tai galiausiai reiškė kainos nustatymą, kiek tai susiję su“ PKM, PSM ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimu. To paties sprendimo 861 konstatuojamojoje dalyje „krovinių vežimo paslaugoms taikomų įkainių derinimo veiksmų bendrąją sistemą“, kuri buvo atskleista atliekant tyrimą, ji kvalifikavo kaip „sudėtingą pažeidimą, sudarytą iš įvairių veiksmų, kuriuos galima kvalifikuoti arba kaip susitarimą, arba kaip suderintus veiksmus; juos vykdydami konkurentai sąmoningai konkurencijos pavojų pakeitė praktiniu bendradarbiavimu“.

36 Antra, ginčijamo spendimo 869 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad „nagrinėjamas elgesys yra vienas ir tęstinis SESV 101 straipsnio pažeidimas“. Taip ji nusprendė, kad nagrinėjamais susitarimais buvo siekiama vieno antikonkurencinio tikslo kliudyti konkurencijai krovinių vežimo sektoriuje EEE, įskaitant atvejus, kai derinimas vyko vietos lygmeniu ir atskirose vietose buvo skirtingas (872–876 konstatuojamosios dalys), taip pat buvo susijęs su „viena preke ar paslauga“, t. y. „krovinių vežimo paslaugų teikimu ir įkainių už jas nustatymu“ (877 konstatuojamoji dalis), ar su tomis pačiomis įmonėmis, (878 konstatuojamoji dalis), buvo vienas (879 konstatuojamoji dalis) ir buvo sudarytas iš trijų dalių: PKM, PSM ir atsisakymo mokėti komisinius; apie tai „buvo dažnai kartu diskutuojama per tą patį bendravimo su konkurentais epizodą (880 konstatuojamoji dalis).

37 Ginčijamo sprendimo 882 konstatuojamojoje dalyje Komisija pridūrė, kad ieškovės dalyvavo dviejose iš trijų vieno pažeidimo sudedamųjų dalių, t. y. PKM ir PSM, tačiau, „atsižvelgiant į jų dalyvavimą kituose pažeidimo epizoduose, jos pagrįstai turėjo numatyti, kad šalys gali bendrauti tokia susijusia tema, kaip komisinių už papildomus mokesčius mokėjimas, ir buvo pasirengusios už tai prisiimti riziką“.

38 Trečia, ginčijamo sprendimo 884 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad aptariamas pažeidimas yra tęstinis.

39 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 885–890 konstatuojamosiose dalyse Komisija išnagrinėjo trečiosiose šalyse vykusių bendravimo epizodų ir bendravimo epizodų dėl maršrutų, kuriais vežėjai niekada nevežė ar kuriais negalėjo vežti pagal teisės aktus, reikšmę. Ji nusprendė, kad, atsižvelgiant į ginčijamo kartelio pasaulinį mastą, šie bendravimo epizodai turėjo reikšmės įrodinėjant vieno ir tęstinio pažeidimo egzistavimą. Konkrečiai kalbant, viena vertus, ji nurodė, kad papildomi mokesčiai yra bendrojo taikymo priemonės, nesusijusios su konkrečiu maršrutu, tačiau jos turėjo būti taikomos visiems maršrutams pasauliniu mastu, taip pat maršrutams iš ir į EEE bei Šveicariją. Komisija pažymėjo, kad atsisakymas mokėti komisinius taip pat yra bendro pobūdžio. Kita vertus, ji nusprendė, kad jokia neįveikiama kliūtis netrukdė vežėjams teikti krovinių vežimo paslaugas maršrutuose, kurių jie niekada nevykdė ar kurių negalėjo teisėtai vykdyti, būtent dėl susitarimų, kuriuos galėjo sudaryti tarpusavyje.

40 Penkta, ginčijamo sprendimo 903 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad ginčijamais veiksmais buvo siekiama apriboti konkurenciją „bent Sąjungoje, EEE ir Šveicarijoje“. To sprendimo 917 konstatuojamojoje dalyje ji iš esmės pridūrė, kad dėl to nereikėjo atsižvelgti į šių veiksmų „konkretų poveikį“.

41 Šešta, ginčijamo sprendimo 922–971 konstatuojamosiose dalyse Komisija nagrinėjo WOW aljanso klausimą. To sprendimo 971 konstatuojamoje dalyje ji padarė tokią išvadą:

„Atsižvelgdama į WOW aljanso susitarimo turinį ir jo įgyvendinimą Komisija laikosi nuomonės, kad papildomų mokesčių derinimas tarp WOW [aljanso] narių vyko nesilaikant teisės aktuose įtvirtintų aljanso nuostatų, kuriomis tai nepateisinama. Nariai iš tikrųjų žinojo, kad toks derinimas yra neteisėtas. Be to, jiems buvo žinoma, kad derinant papildomus mokesčius dalyvauja daug [vežėjų], kurie nepriklauso WOW [aljansui]. Taigi Komisija laikosi nuomonės, kad WOW [aljanso] narių tarpusavio bendravimo epizodus patvirtinantys duomenys <…> yra įrodymas, kad jie dalyvavo darant SESV 101 straipsnio pažeidimą, kaip jis apibūdintas šiame sprendime.“

42 Septinta, ginčijamo sprendimo 972–1021 konstatuojamosiose dalyse Komisija išnagrinėjo septynių trečiųjų šalių teisės aktus; tų šalių vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, teigė, kad tais teisės aktais jiems buvo nurodyta tartis dėl papildomų mokesčių, taip kliudant taikyti atitinkamas konkurencijos taisykles. Komisija nusprendė, kad šie vežėjai neįrodė, kad veikė spaudžiami tų trečiųjų šalių.

43 Aštunta, ginčijamo sprendimo 1024–1035 konstatuojamosiose dalyse Komisija nusprendė, kad vienas ir tęstinis pažeidimas gali daryti reikšmingą įtaką valstybių narių, EEE susitarimo šalių ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto susitariančiųjų šalių prekybai.

44 Devinta, Komisija išnagrinėjo kompetencijos teritorijos ir laiko atžvilgiu ribas, paskui konstatavo konkurencijos taisyklių pažeidimą nagrinėjamu atveju ir skyrė sankciją. Viena vertus, ginčijamo sprendimo 822–832 konstatuojamosiose dalyse „Komisijos kompetencija“ ji iš esmės nustatė, kad visų pirma SESV 101 straipsnio netaikys iki 2004 m. gegužės 1 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Europos Sąjungos oro uostų ir už EEE ribų esančių oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių), paskui – EEE susitarimo 53 straipsnio netaikys iki 2005 m. gegužės 19 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių ir maršrutų tarp Sąjungos narėmis nesančiose valstybėse EEE susitarimo šalyse esančių oro uostų ir trečiosiose šalyse esančių oro uostų (toliau – EEE maršrutai, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, o kartu su maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių – maršrutai tarp EEE ir trečiųjų šalių), galiausiai EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio netaikys iki 2002 m. birželio 1 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Sąjungoje esančių ir Šveicarijos oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungos ir Šveicarijos). Ji taip pat pažymėjo, kad ginčijamame sprendime „visiškai nebuvo siekta atskleisti kokį nors [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnio pažeidimą, kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugomis [tarp Šveicarijos Konfederacijos ir trečiųjų šalių]“.

45 Kita vertus, ginčijamo sprendimo 1036–1046 konstatuojamosiose dalyse „SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymas atvykstamiesiems maršrutams“ Komisija atmetė įvairių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, argumentus, kad ji viršijo teritorinės kompetencijos ribas atsižvelgiant į tarptautinės viešosios teisės taisykles, kai konstatavo ir skyrė sankcijas už tų dviejų nuostatų pažeidimą maršrutuose iš trečiųjų šalių į EEE (toliau – atvykstamieji maršrutai ir, kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugų šiuose maršrutuose paslauga, – atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos). Konkrečiai kalbant, to sprendimo 1042 konstatuojamojoje dalyje ji taip priminė, kokie kriterijai, kaip ji mano, turi būti taikytini:

„Dėl SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio ekstrateritorinio taikymo pažymėtina, kad šios nuostatos taikomos susitarimams, įgyvendinamiems Sąjungoje (įgyvendinimo teorija), arba susitarimams, darantiems tiesioginį, esminį ir numatomą poveikį Sąjungoje (poveikio teorija).“

46 Ginčijamo sprendimo 1043–1046 konstatuojamosiose dalyse aptariamus kriterijus Komisija pritaikė šios bylos aplinkybėms.

„(1043) Kalbant apie [atvykstamųjų] krovinių vežimo paslaugas, pažymėtina, kad SESV 101 straipsnis ir EEE susitarimo 53 straipsnis yra taikytini, nes pati paslauga, kurią teikiant daromas pažeidimas dėl kainos nustatymo, turi būti teikiama ir iš esmės yra teikiama iš dalies EEE teritorijoje. Be to, daug bendravimo epizodų, per kuriuos gavėjai derino papildomus mokesčius ir [atsisakymą] mokėti komisinius, vyko EEE arba su jais buvo susiję EEE esantys dalyviai.

(1044) <…> [suvestiniame] pranešime [dėl Komisijos jurisdikcijos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL C 95, 2008, p. 1; klaidų ištaisymas lietuvių k. netaikomas)] nurodytas pavyzdys šiuo atveju neturi reikšmės. Tame pranešime kalbama apie apyvartos geografinį paskirstymą tarp įmonių, siekiant nustatyti, ar pasiektos 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės [(OL L 24, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 40)] 1 straipsnyje nustatytos apyvartos ribos.

(1045) Be to, su krovinių vežimu <…> į Sąjungą ir EEE susiję trečiosiose šalyse vykdomi antikonkurenciniai veiksmai gali daryti tiesioginį, esminį ir numatomą poveikį Sąjungoje ir EEE, nes padidėjusios oro transporto į EEE sąnaudos ir dėl to didesnės importuotų prekių kainos savaime gali daryti poveikį EEE vartotojams. Šiuo atveju antikonkurenciniai veiksmai, kuriais pašalinama [atvykstamųjų] krovinių vežimo paslaugas siūlančių vežėjų konkurencija, tokį poveikį taip pat galėjo daryti ir kitų vežėjų EEE [krovinių vežimo] paslaugų teikimui tarp paskirstymo platformų (*hubs*) EEE, kuriomis naudojasi trečiųjų šalių vežėjai, ir tų siuntinių paskirties oro uostų EEE, kuriuose neveikia trečiosios šalies vežėjas.

(1046) Galiausiai reikia pažymėti, kad Komisija aptiko pasaulinio masto kartelį. Kartelis buvo įgyvendinamas pasaulio lygiu ir jo susitarimai dėl atvykstamųjų maršrutų buvo vieno ir tęstinio SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimo sudedamoji dalis. Kartelio susitarimai daugeliu atvejų buvo organizuojami centriniu lygmeniu, o vietos darbuotojai juos tik taikydavo. Vienodas papildomų mokesčių taikymas pasaulio lygmeniu buvo esminė kartelio dalis.“

47 Penkta, ginčijamo sprendimo 1146 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad ginčijamas kartelis prasidėjo 1999 m. gruodžio 7 d. ir truko iki 2006 m. vasario 14 d. Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje ji pažymėjo, kad tas kartelis pažeidė:

– SESV 101 straipsnį – nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu tarp oro uostų Sąjungoje,

– SESV 101 straipsnį – nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių,

– EEE susitarimo 53 straipsnį – nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu tarp oro uostų EEE (toliau – maršrutai EEE),

– EEE susitarimo 53 straipsnį – nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu EEE maršrutuose, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių,

– EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį – nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

48 Kiek tai susiję su ieškovėmis, Komisija nustatė, kad pažeidimas truko nuo 1999 m. gruodžio 13 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

49 Šešta, ginčijamo sprendimo 8 punkte Komisija didžiausią dėmesį skyrė korekcinėms priemonėms, kurių reikia imtis, ir skirtinoms baudoms.

50 Konkrečiai dėl baudų dydžio nustatymo Komisija nurodė, kad atsižvelgė į vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą ir trukmę bei į galimas sunkinančias ar lengvinančias aplinkybes. Šiuo klausimu ji rėmėsi Pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalies a punktą skirtų baudų apskaičiavimo gairėmis (OL C 210, 2006, p. 2, toliau – 2006 m. gairės).

51 Ginčijamo sprendimo 1184 ir 1185 konstatuojamosiose dalyse Komisija nurodė, kad baudos bazinis dydis sudarytas iš įmonės pardavimo vertės dalies, galinčios siekti daugiausia 30 %, kuri nustatoma atsižvelgiant į pažeidimo sunkumą, padaugintos iš įmonės dalyvavimo darant pažeidimą metų skaičiaus, prie kurios pridedamas 15–25 % pardavimo vertės papildomas dydis (toliau – papildomas dydis).

52 Ginčijamo sprendimo 1197 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė pardavimo vertę, sudėdama už 2005 m., kurie buvo paskutiniai visi metai iki vieno ir tęstinio pažeidimo darymo pabaigos, apyvartą, susijusią su skrydžiais abiem kryptimis maršrutuose EEE, maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos, taip pat maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Ji taip pat atsižvelgė į naujų valstybių narių įstojimą į Sąjungą 2004 m.

53 Ginčijamo sprendimo 1198–1212 konstatuojamosiose dalyse Komisija nustatė 16 % sunkumo koeficientą, atsižvelgdama į pažeidimo pobūdį (horizontalieji susitarimai dėl kainų nustatymo), vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, bendrai užimtos rinkos dalį (34 % pasaulio mastu ir bent tiek pat maršrutuose EEE ir maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių), ginčijamo kartelio geografinę apimtį (pasaulinė) ir realų jo įgyvendinimą.

54 Ginčijamo sprendimo 1214–1217 konstatuojamosiose dalyse Komisija taip apibrėžė ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą trukmę, kiek tai susiję su šiais maršrutais:

– dėl maršrutų EEE, kiek tai susiję atitinkamai su SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium*: nuo 2001 m. rugpjūčio 17 d. iki 2006 m. vasario 14 d., nuo 2001 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d. ir nuo 1999 m. gruodžio 13 d. iki 2003 m. gruodžio 28 d. atitinkamai pagal metų ir mėnesių skaičių – ketveri metai ir penki mėnesiai, ketveri metai ir aštuoni mėnesiai ir ketveri metai, dauginimo koeficientas atitinkamai – 4 5/12, 4 8/12 ir 4,

– dėl maršrutų tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, kiek tai susiję su SAS ir *SAS Cargo*: nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d. pagal metų ir mėnesių skaičių – vieni metai ir devyni mėnesiai, dauginimo koeficientas – 1 9/12,

– dėl maršrutų tarp Sąjungos ir Šveicarijos, kiek tai susiję atitinkamai su SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium*: nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d. ir nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2003 m. gruodžio 28 d. atitinkamai pagal metų ir mėnesių skaičių – treji metai ir aštuoni mėnesiai, treji metai ir aštuoni mėnesiai ir vieni metai ir šeši mėnesiai, dauginimo koeficientas atitinkamai – 3 8/12, 3 8/12 ir 1 6/12,

– dėl maršrutų EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, kiek tai susiję su SAS ir *SAS Cargo*: nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d. pagal metų ir mėnesių skaičių – aštuoni mėnesiai, dauginimo koeficientas – 8/12.

55 Ginčijamo sprendimo 1219 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad, atsižvelgiant į ypatingas bylos aplinkybes ir į šio sprendimo 53 punkte išdėstytus kriterijus, papildomas dydis turėjo būti 16 % nuo pardavimo vertės. To sprendimo 1221,

1223 ir 1227–1229 konstatuojamosiose dalyse Komisija pažymėjo, kad šis papildomas dydis turėtų būti paskirstytas SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* taip, kad būtų atspindėta kiekvieno iš šių subjektų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą trukmė.

56 Dėl tos priežasties ginčijamo sprendimo 1240–1242 konstatuojamosiose dalyse SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* atveju apskaičiuotasis baudos bazinis dydis buvo atitinkamai 106 000 000 eurų, 108 000 000 eurų ir 14 000 000 eurų, o galiausiai nustatytas 60 000 000 eurų, 61 000 000 eurų ir 14 000 000 eurų dydis pritaikius 50 % sumažinimą pagal 2006 m. gairių 37 punktą (toliau – bendras sumažinimas 50 %), susijusį su tuo, kad dalis paslaugų atvykstamuosiuose maršrutuose ir maršrutuose iš EEE į trečiąsias šalis (toliau – išvykstamieji maršrutai) buvo teikiama už EEE susitarimo taikymo teritorijos ribų ir kad dėl to dalis žalos galėjo būti padaryta už tos teritorijos ribų.

57 Ginčijamo sprendimo 1243–1245 konstatuojamosiose dalyse Komisija, atsižvelgusi į 2006 m. gairių 28 punktą, SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* skirtos baudos bazinį dydį padidino 50 % už recidyvą.

58 Ginčijamo sprendimo 1258 ir 1259 konstatuojamosiose dalyse Komisija, pritaikiusi 2006 m. gairių 29 punktą dėl to, kad ieškovių dalyvavimas darant vieną ir tęstinį pažeidimą buvo mažareikšmis, atsižvelgė į tai kaip į lengvinančią aplinkybę ir 10 % sumažino baudos bazinį dydį.

59 Ginčijamo sprendimo 1264 ir 1265 konstatuojamosiose dalyse pritaikiusi 2006 m. gairių 29 punktą Komisija vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, pritaikė papildomą baudos bazinio dydžio sumažinimą 15 % (toliau – bendras 15 % sumažinimas) dėl to, kad tam tikros reglamentavimo sistemos skatino sudaryti ginčijamą kartelį.

60 Atvirkščiai, ginčijamo sprendimo 1268 ir 1271 konstatuojamosiose dalyse Komisija atmetė ieškovių argumentą, kad joms galėjo kilti teisėtų lūkesčių dėl jos teritorinės kompetencijos ribų konstatuoti, kad 2002 m. Danijos konkurencijos institucijos sprendimu padarytas konkurencijos taisyklių pažeidimas.

61 Dėl tos priežasties ginčijamo sprendimo 1293 konstatuojamojoje dalyje Komisija, pritaikiusi tikslinimus, SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* atveju nustatė atitinkamai 45 000 000 eurų, 76 250 000 eurų ir 17 500 000 eurų baudų bazinius dydžius.

62 Ginčijamo sprendimo 1347–1354 konstatuojamosiose dalyse Komisija atsižvelgė į ieškovių indėlį pagal prašymą atleisti nuo baudos ar ją sumažinti ir pritaikė 15 % baudos sumažinimą, taigi, kaip nurodyta ginčijamo sprendimo 1404 konstatuojamojoje dalyje, SAS, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* skirtos atitinkamai 38 250 000 eurų, 64 812 500 eurų ir 14 875 000 eurų dydžio baudos.

63 Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis, kiek ji susijusi su šia byla, suformuluota taip:

„1 straipsnis

Derindamos veiksmus nustatant įkainius už [krovinių vežimo] paslaugų teikimą visame pasaulyje, kiek tai susiję su [PKM], [PSM] ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimu, toliau nurodytos įmonės padarė tokį vieną ir tęstinį [SESV] 101 straipsnio, [EEE susitarimo] 53 straipsnio ir [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnio pažeidimą, siejamą su toliau nurodytais maršrutais ir laikotarpiais.

1. Šios įmonės pažeidė SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su maršrutais [EEE], toliau nurodytais laikotarpiais:

   <…>

   o) SAS <…> nuo 2001 m. rugpjūčio 17 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   p) [*SAS Cargo*] nuo 2001 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   q) [*SAS Consortium*] nuo 1999 m. gruodžio 13 d. iki 2003 m. gruodžio 28 d.;

   <…>

2. Šios įmonės pažeidė SESV 101 straipsnį, kiek tai susiję su maršrutais [tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:

   <…>

   o) SAS <…> nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   p) [*SAS Cargo*] nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <…>

3. Šios įmonės pažeidė EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su maršrutais [tarp EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:

   <…>

   o) SAS <…> nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   p) [*SAS Cargo*] nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <…>

4. Šios įmonės pažeidė [EB-Šveicarijos] susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį, kiek tai susiję su maršrutais [tarp Sąjungos ir Šveicarijos], toliau nurodytais laikotarpiais:

   <…>

   o) SAS <…> nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   p) [*SAS Cargo*] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   q) [*SAS Consortium*] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2003 m. gruodžio 28 d.;

   <…>

2 straipsnis

2010 m. lapkričio 9 d. <…> sprendimas iš dalies keičiamas taip:

5 straipsnio j, k ir l punktai panaikinami.

3 straipsnis

Už šio sprendimo 1 straipsnyje nurodytą vieną ir tęstinį pažeidimą ir, kiek tai susiję su *British Airways*, taip pat skiriamos tokios baudos už 2010 m. lapkričio 9 d. <…> sprendimo 1–4 straipsniuose, kurie tapo galutiniai, nurodytus aspektus:

<…>

n) [*SAS Consortium*]: 5 355 000 eurų;

o) [*SAS Cargo* ir *SAS Consortium*] solidariai: 4 254 250 eurų;

p) [ieškovėms] solidariai: 5 265 750 EUR;

q) [*SAS Cargo*] ir SAS <…> solidariai: 32 984 250 eurų;

r) [*SAS Cargo*]: 22 308 250 eurų;

<…>

4 straipsnis

1 straipsnyje nurodytos įmonės nedelsdamos nutraukia tame straipsnyje nurodytą vieną ir tęstinį pažeidimą, jeigu to dar nepadarė.

Jos taip pat susilaiko nuo bet kokių veiksmų ar elgesio, kurio tikslas ar poveikis yra identiškas ar panašus.

5 straipsnis

Šis sprendimas skirtas:

<…>

[ieškovėms]

<…>“

II. Procesas ir šalių reikalavimai

64 2017 m. gegužės 29 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovių ieškinį.

65 2017 m. rugsėjo 29 d. Komisija Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė atsiliepimą į ieškinį.

66 2018 m. sausio 8 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo ieškovių dubliką.

67 2018 m. kovo 1 d. Komisija Bendrojo Teismo kanceliarijai pateikė tripliką.

68 Remdamasis Procedūros reglamento 28 straipsniu ir atsižvelgęs į ketvirtosios kolegijos pateiktą pasiūlymą Bendrasis Teismas 2019 m. balandžio 24 d. nusprendė bylą perduoti nagrinėti išplėstinės sudėties kolegijai.

69 2019 m. birželio 25 d. Bendrasis Teismas, taikydamas Procedūros reglamento 89 straipsnyje numatytas proceso organizavimo priemones, šalims pateikė rašytinių klausimų. Šalys į juos atsakė per nustatytą terminą.

70 2019 m. liepos 11 d. teismo posėdyje buvo išklausytos šalys ir jų atsakymai į Bendrojo Teismo pateiktus klausimus. Po teismo posėdžio ieškovės buvo paragintos pateikti WOW aljanso sutartį ir sutartį dėl oro paslaugų (toliau – SOP). Jos šį prašymą patenkino per nustatytą terminą.

71 Žodinė proceso dalis buvo baigta 2019 m. liepos 18 d.

72 2021 m. sausio 7 d. nutartimi Bendrasis Teismas (ketvirtoji išplėstinė kolegija), nusprendęs, kad jam nepateikta pakankamai informacijos ir kad reikia paprašyti šalių pateikti pastabas dėl argumento, dėl kurio jos nediskutavo, nurodė atnaujinti žodinę proceso dalį pagal Procedūros reglamento 113 straipsnį.

73 Per nustatytą terminą Komisija atsakė į 2021 m. sausio 12 d., kovo 2 d. ir balandžio 12 d. Bendrojo Teismo pateiktą grupę klausimų. 2021 m. gegužės 14 d. ieškovės pateikė pastabų dėl Komisijos atsakymų.

74 2021 m. liepos 26 d. sprendimu Bendrasis Teismas dar kartą užbaigė žodinę proceso dalį.

75 Ieškovės Bendrojo Teismo prašo:

– imtis proceso organizavimo arba tyrimo priemonių ir nurodyti Komisijai leisti joms susipažinti su visa Komisijoje nagrinėtos bylos medžiaga, arba imtis bet kokios kitokios priemonės, kuri Bendrajam Teismui atrodytų tinkama,

– panaikinti visą ar dalį ginčijamo sprendimo, kiek jis su jomis susijęs,

– nepatenkinus šio reikalavimo, sumažinti ginčijamame sprendime joms skirtos baudos dydį,

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

76 Komisija Bendrojo Teismo iš esmės prašo:

– atmesti ieškinį,

– pakeisti ieškovėms skirtos baudos dydį panaikinant pritaikytą bendrą sumažinimą 50 % ir bendrą sumažinimą 15 %, jeigu Bendrasis Teismas nuspręstų, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvarta negalėjo būti įtraukta į pardavimo vertę,

– priteisti iš ieškovių bylinėjimosi išlaidas.

III. Dėl teisės

77 Ieškinyje ieškovės pateikia tiek reikalavimus panaikinti ginčijamą sprendimą, tiek reikalavimus sumažinti joms skirtos baudos dydį. Komisija savo ruožtu iš esmės pateikė reikalavimą pakeisti ieškovėms skirtos baudos dydį, jeigu Bendrasis Teismas nuspręstų, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvarta negalėjo būti įtraukta į pardavimo vertę.

A. Dėl reikalavimo panaikinti

78 Ieškovės nurodo penkis pagrindus reikalavimams dėl panaikinimo pagrįsti. Šie pagrindai pateikti:

– pirmasis – dėl teisės į gynybą ir procesinio lygiateisiškumo principo pažeidimo, nes atsisakyta leisti susipažinti su kaltę patvirtinančiais ir ją paneigiančiais įrodymais,

– antrasis – dėl teisės būti išklausytam pažeidimo ir Komisijos kompetencijos, viena vertus, SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį taikyti atvykstamojo krovinių vežimo paslaugoms ir, kita vertus, EEE susitarimo 53 straipsnį taikyti krovinių vežimo paslaugoms, teikiamoms maršrutuose tarp Šveicarijos ir visų trijų Sąjungai nepriklausančių EEE šalių narių, t. y. Islandijos, Lichtenšteino kunigaikštystės ir Norvegijos Karalystės (toliau – maršrutai EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos), nebuvimo,

– trečiasis – dėl veiksmų, su kuriais buvo susijusios ieškovės, vertinimo klaidos, ir dėl to, kad tie veiksmai patvirtino jų dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą ar kad joms apie jį buvo žinoma,

– ketvirtasis – dėl SESV 266 straipsnio, SESV 296 straipsnio antros pastraipos ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 17 straipsnio pažeidimo, nes ginčijamame sprendime yra vidaus nenuoseklumų,

– penktasis subsidiariai pateiktas pagrindas – dėl klaidų nustatant ieškovėms skirtos baudos dydį.

1. Dėl pirmojo pagrindo dėl teisės į gynybą ir procesinio lygiateisiškumo principo pažeidimo, nes atsisakyta leisti susipažinti su kaltę patvirtinančiais ir ją paneigiančiais įrodymais

79 Ieškovės teigia, kad Komisija pažeidė jų teisę į gynybą ir procesinio lygiateisiškumo principą, nes joms neleista susipažinti su reikšmingais įrodymais, kuriuos Komisija gavo išsiuntusi pranešimą apie prieštaravimus. Tai yra kaltę patvirtinantys ir ją paneigiantys įrodymai, pateikti, pirma, kitų pranešimo apie prieštaravimus adresatų atsakymuose ir prie jų pridėtuose dokumentuose, antra – kitų vežėjų Bendrajam Teismui pateiktose pastabose, kai šie pareiškė ieškinius dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo, ir, trečia, dokumentuose, pagrindžiančiuose Komisijos pareiškimą dėl WOW aljanso, pateiktą 2005 m. liepos 4 d. sprendime byloje COMP/M.3770 – *Lufthansa / Swiss*.

80 Dėl kaltę patvirtinančių įrodymų, kurie joms nebuvo pateikti ir kuriais Komisija rėmėsi ginčijamame sprendime, ieškovės teigia, kad juos, kaip įrodinėjimo priemones, reikia atmesti. Tai yra būtent tam tikri dokumentai dėl Honkonge, Japonijoje, Indijoje, Tailande, Singapūre, Pietų Korėjos Respublikoje ir Brazilijoje taikomo reglamentavimo.

81 Dėl kaltę paneigiančių įrodymų ieškovės tvirtina, kad po pranešimo apie prieštaravimus išsiuntimo Komisijos gauti dokumentai tikriausiai paneigia kaltę, nes jie objektyviai susiję su joms pateiktais prieštaravimais ir dėl to galėjo būti naudingi jų gynybai. Negavusios progos susipažinti su tais dokumentais, ieškovės neturi galimybės žinoti jų turinio. Vis dėlto jos nurodo tam tikrus bylos aspektus, su kuriais tie įrodymais gali būti susiję. Jie gali būti susiję su jų elgesiu aljansuose, su pajėgumų rezervavimo vertikaliais santykiais tarp, viena vertus, *Lufthansa*, ir, kita vertus, kitų vežėjų, su veiksmais trečiosiose šalyse, su kuriomis susijusios ieškovės, su kitų vežėjų vidinėmis spekuliacijomis dėl viešos informacijos apie ieškoves, su įvairiais aptariamais vietos lygmens veiksmais ir su nagrinėjamais veiksmais, su kuriais ieškovės nesusijusios.

82 Ieškovės priduria, kad būtent jos, o ne Komisija turi nuspręsti, ar tam tikra informacija gali, ar negali būti naudinga jų gynybai.

83 Grįsdamos šį pagrindą ieškovės remiasi, be kita ko, 2011 m. spalio 25 d. Sprendimu *Solvay / Komisija* (C-109/10 P, EU:C:2011:686) ir 1995 m. birželio 29 d. Sprendimu *Solvay / Komisija* (T-30/91, EU:T:1995:115), taip pat Chartijos 41 ir 47 straipsniais ir 1950 m. lapkričio 4 d. Romoje pasirašytos Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 6 straipsnio 1 dalimi (toliau – EŽTK). Pastabose dėl Komisijos atsakymų į 2021 m. balandžio 12 d. Bendrojo Teismo pateiktus klausimus raštu jos taip pat remiasi 2019 m. liepos 25 d. Europos Žmogaus Teisių Teismo sprendimu *Rook prieš Vokietiją* (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, 58 ir 59 punktai). Jų teigimu, šiame sprendime dar kartą patvirtintas 1995 m. birželio 29 d. Sprendime *Solvay / Komisija* (T-30/91, EU:T:1995:115) įtvirtintas procesinio lygiateisiškumo principas ir pabrėžiama, kad bet koks galinčių būti reikšmingų dokumentų atskleidimo ribojimas griežtai privalo būti reikalingas siekiant apsaugoti trečiųjų šalių pagrindines laisves ar užtikrinti svarbų visuomenės interesą.

84 Beje, ieškovės ragina Bendrąjį Teismą taikyti proceso organizavimo arba tyrimo priemonę ir nurodyti Komisijai leisti joms susipažinti su visa bylos medžiaga. Per teismo posėdį ieškovės patikslino prašymą, viena vertus, apribodamos jo apimtį atsakymais į pranešimą apie prieštaravimus ir prie tų atsakymų pridėtais priedais ir, kita vertus, papildydamos ją kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, ieškiniuose dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo Bendrajam Teismui pateiktomis pastabomis ir dokumentais.

85 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

86 Komisija teigia, kad ieškovės galėjo susipažinti su visais įrodymais, su kuriais turi teisę susipažinti, ir kad jų teiginiai dėl kitų kaltę paneigiančių įrodymų jos bylos medžiagoje yra ne kas kita kaip visiška spekuliacija.

87 Be to, Komisija teigia, kad kruopščiai išnagrinėjo ieškovių pateiktus prašymus leisti susipažinti su dokumentais. Ieškovės neturi teisės susipažinti su visais kitų pranešėjų pateiktais atsakymais į pranešimą apie prieštaravimus. Komisija privalėtų šiuos dokumentus atskleisti ieškovėms tik tuo atveju, jei paaiškėtų, kad juose buvo naujų kaltę patvirtinančių ar paneigiančių įrodymų arba kad jie turėjo esminės reikšmės ir gali suteikti joms galimybę užginčyti skaičius, kuriuos ji naudojo pranešime apie prieštaravimus.

88 Komisija ginčija ieškovės teiginius apie tuos ginčo aspektus, dėl kurių atsisakyta joms suteikti galimybę susipažinti su kaltę paneigiančiais įrodymais.

89 Beje, Komisija prieštarauja ieškovių prašymui taikyti proceso organizavimo ar tyrimo priemones. Komisija mano, jog tokia priemonė neproporcinga būtent dėl to, kad ieškovės vis dar nėra pateikusios nė menkiausio įrodymo, kad prašomi pateikti dokumentai yra naudingi šiam teismo procesui.

90 Šiuo klausimu reikia priminti, kad teisės į gynybą užtikrinimas reikalauja, kad suinteresuotajai įmonei per administracinę procedūrą būtų suteikta galimybė veiksmingai pareikšti nuomonę dėl nurodomų faktų ir aplinkybių tikrumo ir reikšmingumo, taip pat dėl Komisijos pateiktų dokumentų teiginiui dėl Sutarties pažeidimo pagrįsti (2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *Aalborg Portland ir kt. / Komisija*, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ir C-219/00 P, EU:C:2004:6, 66 punktas).

91 Iš teisės į gynybą užtikrinimo principo kylanti teisė susipažinti su bylos dokumentais reiškia, kad Komisija turi sudaryti suinteresuotajai įmonei galimybę išnagrinėti visus tyrimo byloje esančius dokumentus, kurie gali būti svarbūs jos gynybai. Tai yra tiek kaltę, tiek nekaltumą įrodantys dokumentai, išskyrus kitų įmonių verslo paslaptis, Komisijos vidaus dokumentus ir kitą konfidencialią informaciją (2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *Aalborg Portland ir kt. / Komisija*, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ir C-219/00 P, EU:C:2004:6, 68 punktas).

92 Šiuo klausimu pirmiausia reikia pažymėti, kad tik administracinio ginčo stadijos pradžioje nagrinėjama įmonė pranešimu apie prieštaravimus informuojama apie visus esminius įrodymus, kuriais per šią procedūros stadiją remiasi Komisija, ir kad ši įmonė turi teisę susipažinti su bylos medžiaga, kad galėtų veiksmingai pasinaudoti teise į gynybą. Todėl kitų šalių atsakymas į pranešimą apie prieštaravimus iš principo nepriskiriamas prie tyrimo bylos medžiagos dokumentų, su kuriais šalys galėtų susipažinti (2009 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Hoechst / Komisija*, T-161/05, EU:T:2009:366, 163 punktas).

93 Vis dėlto, jei norėdama įrodyti pažeidimą SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo procedūroje Komisija ketina remtis atsakymo į pranešimą apie prieštaravimus ištrauka arba prie tokio atsakymo pridėtu dokumentu, kitoms šioje procedūroje dalyvaujančioms šalims turi būti sudaryta galimybė pareikšti savo nuomonę dėl tokio įrodymo. Tokiomis aplinkybėmis aptariama ištrauka arba prie jos pridėtas dokumentas iš tiesų yra įvairių pažeidimą dariusių šalių kaltę patvirtinantis įrodymas (žr. 2009 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Hoechst Komisija*, T-161/05, EU:T:2009:366, 164 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

94 Remiantis jurisprudencija, atsakymų į pranešimą apie prieštaravimus ištraukos yra kaltę patvirtinantys įrodymai, nes Komisija juos naudoja ginčijamame sprendime, kad patvirtintų nagrinėjamai įmonei pateiktą prieštaravimą (šiuo klausimu žr. 2008 m. liepos 8 d. Sprendimo *BPB / Komisija*, T-53/03, EU:T:2008:254, 54 punktą).

95 Atvirkščiai, ginčijamame sprendime Komisijos cituojamos atsakymų į pranešimą apie prieštaravimus ištraukos turint tikslą reziumuoti ir atsakyti į pranešimo apie prieštaravimus adresato per administracinę procedūrą išplėtotą argumentą negali būti laikomos kaltę patvirtinančiais įrodymais (šiuo klausimu žr. 2000 m. kovo 15 d. Sprendimo *Cimenteries CBR ir kt. / Komisija*, 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 ir T-104/95, EU:T:2000:77, 391 punktą).

96 Jei reikia, nagrinėjama įmonė privalo įrodyti, kad rezultatas, kurį sprendime pasiekė Komisija, galėjo būti kitoks, jeigu kaip kaltę patvirtinantis įrodymas turėtų būti atmestas nepateiktas dokumentas, kuriuo rėmėsi Komisija, pateikdama prieštaravimus tai įmonei (šiuo klausimu žr. 2018 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Infineon Technologies / Komisija*, C-99/17 P, EU:C:2018:773, 78 ir 79 punktus; taip pat žr. 2009 m. rugsėjo 30 d. *Hoechst / Komisija*, T-161/05, EU:T:2009:366, 165 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

97 Kiek tai susiję su kaltę paneigiančio dokumento nepateikimu, pažymėtina, kad suformuotoje jurisprudencijoje nustatyta, jog suinteresuotoji įmonė turi tik įrodyti, kad jo neatskleidimas galėjo turėti įtakos procedūros eigai ir Komisijos sprendimo turiniui šios įmonės nenaudai (žr. 2009 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Hoechst Komisija*, T-161/05, EU:T:2009:366, 166 punktą ir nurodytą jurisprudenciją) arba galėjo neigiamai paveikti ar apsunkinti šios įmonės interesų gynybą per administracinę procedūrą (2013 m. gruodžio 19 d. Sprendimo *Siemens ir kt. / Komisija*, C-239/11 P, C-489/11 P ir C-498/11 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2013:866, 368 punktas).

98 Šiuo atveju kaltę paneigiantis įrodymas yra atsakymo į pranešimą apie prieštaravimus ištrauka arba prie tokio atsakymo pridėtas dokumentas, kuris gali būti svarbus įmonės gynybai, nes leidžia jai remtis įrodymais, kurie nesutampa su šiame etape Komisijos padarytomis išvadomis (2011 m. liepos 12 d. Sprendimo *Hitachi ir kt. / Komisija*, T-112/07, EU:T:2011:342, 34 punktas).

99 Atvirkščiai, vien to, kad kitos įmonės nurodė tuos pačius argumentus kaip ir nagrinėjama įmonė ir gynybai pasitelkė galbūt daugiau šaltinių, nepakanka, kad šiuos argumentus būtų galima laikyti kaltę paneigiančiais įrodymais (2011 m. liepos 12 d. Sprendimo *Hitachi ir kt. / Komisija*, T-112/07, EU:T:2011:342, 35 punktas).

100 Kalbant apie dokumentus, kurių Komisija pagal bendrąją taisyklę neprivalo atskleisti savo iniciatyva, reikia pažymėti, kad nagrinėjamos įmonės iš esmės negali pagrįstai remtis atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus esančių neva kaltę paneigiančių įrodymų neatskleidimu, nes jos neprašė leidimo susipažinti su tais atsakymais per administracinę procedūrą (šiuo klausimu žr. 2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *FMC Foret / Komisija*, T-191/06, EU:T:2011:277, 292 punktą).

101 Taip pat reikia priminti, kad pirminę informaciją, jog Komisijos nepateikti dokumentai gali būti naudingi gynybai, turi pateikti įmonė, kuri remiasi teisės į gynybą pažeidimu (2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Brugg Kabel ir Kabelwerke Brugg / Komisija*, T-441/14, EU:T:2018:453, 80 punktas).

102 Šiuo atveju reikia atskirti galimus kaltę patvirtinančius įrodymus nuo galimų kaltę paneigiančių įrodymų, kurių neatskleidimą ieškovės ginčija.

a) Dėl galimų kaltę patvirtinančių įrodymų

103 Visi galimi kaltę patvirtinantys įrodymai, su kuriais ieškovės negalėjo susipažinti, susiję su ginčijamo sprendimo 976–989 ir 998–1012 konstatuojamosiose dalyse pateiktu tam tikrose šalyse vežėjų tarifų nustatymui taikomo teisinio pagrindo ir administracinės praktikos aprašu ir analize. Šiuo klausimu ieškovės iš pradžių kalba apie Komisijos daromas tiesiogines nuorodas į CPA, *British Airways*, *Cargolux*, kito vežėjo ir *Japan Airlines* atsakymus į pranešimą apie prieštaravimus, paskui apie duomenis, kuriuose netiesiogiai daroma nuoroda į tuos atsakymus, ir galiausiai apie neatskleistus dokumentus, kuriais Komisija rėmėsi, nors juos nebūtinai gavo iš kitų vežėjų pranešimo apie prieštaravimus adresatų.

104 Iš pradžių dėl ginčijamame sprendime daromų tiesioginių nuorodų į atsakymus į pranešimą apie prieštaravimus reikia pažymėti, kad iš esmės tai nėra paprastos pranešimo apie prieštaravimus adresato išplėtoto argumento santraukos, kaip tai suprantama remiantis šio sprendimo 95 punkte nurodyta jurisprudencija.

105 Viena vertus, tai taikoma ginčijamo sprendimo 1003, 1005 ir 1006 konstatuojamosiose dalyse išdėstytiems *Japan Airlines* ir kito vežėjo teiginiams, kad, pirma, iki 2006 m. Japonijos valdžios institucijos nereikalavo nuorodos į SOP nurodytų vežėjų susitarimą, taikomą teikiant prašymą leisti rinkti papildomus mokesčius, ir, antra, nebuvo nustatyta jokios pareigos derinti skrydžius tarp Japonijos ir Jungtinės Karalystės.

106 Kaip teigia ieškovės, remiantis ginčijamu sprendimu galima teigti, kad Komisija rėmėsi šiais parodymais, kad pagrįstų konstatavimą, jog nebuvo administracinės praktikos, galėjusios įpareigoti vežėjus, kuriems pateikti prieštaravimai, pažeidimo darymo laikotarpiu tarpusavyje derinti papildomus mokesčius, ir taip patvirtinti teiginį, kad veiksmai, kurių imtasi Japonijoje, patenka į SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo sritį. Ginčijamo sprendimo 1005 ir 1006 konstatuojamosiose dalyse esančioje dalyje „Japonijos reguliavimo sistemos analizė“ Komisija remiasi tais parodymais, kad įrodytų du toliau nurodytus konstatavimus. Pirma, Japonijos ir valstybių EEE susitarimo šalių sudarytos SOP praktiškai neįpareigojo vežėjų tartis dėl tarifų, nes tam, kad nereikėtų laikytis tokios pareigos, jiems pakako prašyme dėl PKM padaryti nuorodą į menamą IATA susitarimą. Antra, Japonijos valdžios institucijos nenustatė jokios pareigos derinti, kiek tai susiję su skrydžiais tarp Japonijos ir Jungtinės Karalystės.

107 Kita vertus, tai taip pat taikoma ginčijamo sprendimo 977–979 konstatuojamosiose dalyse išdėstytiems CPA, *Cargolux* ir *British Airways* teiginiams, kuriuose šie trys vežėjai pripažįsta, kad individualius prašymus dėl papildomų mokesčių patvirtinimo Honkonge buvo galima teikti, ypač siekiant nekintančio PKM dydžio. Beje, šie teiginiai išdėstyti ginčijamo sprendimo dalyje „Vežėjų argumentai“. Vis dėlto, kaip teisingai pažymi ieškovės, ginčijamo sprendimo 987 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje Honkonge taikomos administracinės praktikos analizėje Komisija teigia:

„Kitos šalys neigia galimą reikalavimą [diskutuoti dėl tarifų ir teikti kolektyvinį prašymą Honkongo civilinės aviacijos departamentui (toliau – CAD)], o kai kurios iš jų teigia, kad CAD skatino, o ne reikalavo derintis.“

108 Vis dėlto šis Komisijos teiginys gali būti suprantamas tik kaip taikomas CPA, *Cargolux* ir *British Airways* teiginiams, kurie nurodyti ginčijamo sprendimo 977–979 konstatuojamosiose dalyse.

109 Atvirkščiai, ginčijamo sprendimo 1004 konstatuojamojoje dalyje pateikti CPA parodymai negali būti kvalifikuojami kaip kaltę patvirtinantys įrodymai, nes remiantis ginčijamu sprendimu negalima tvirtinti, kad Komisija jais rėmėsi tam, kad įrodytų vieną ir tęstinį pažeidimą.

110 Dėl duomenų, kuriuose netiesiogiai daroma nuoroda į tuos atsakymus, pažymėtina, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, remiantis ginčijamo sprendimo 1012 konstatuojamosios dalies ištrauka, kurioje nurodyta, kad „neteigiama, jog šalys privalėjo tartis dėl PSM ar dėl komisinių už papildomus mokesčius mokėjimo“, negalima daryti išvados, jog Komisija rėmėsi neatskleistais kaltę patvirtinančiais įrodymais. Iš tiesų tai konstatuodama Komisija tik pažymi, kad atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus nebuvo pateikta jokių tokią pareigą įrodančių duomenų.

111 Galiausiai, kiek tai susiję su neatskleistais dokumentais, kuriais rėmėsi Komisija, nors juos nebūtinai pateikė kiti vežėjai pranešimo apie prieštaravimus adresatai, ieškovės mini ginčijamo sprendimo 998–1001, 1009, 1010 ir 1013–1019 konstatuojamosiose dalyje nurodytus dokumentus, kuriais buvo naudojamasi analizuojant Japonijos teisės aktus ir trečiosiose šalyse, išskyrus Honkongą ir Japoniją, taikomas SOP.

112 Vis dėlto reikia konstatuoti, kad šiose konstatuojamosiose dalyse nedaroma nuorodos į jokį tyrimo medžiagos dokumentą, pateiktą prieš ar po pranešimo apie prieštaravimus išsiuntimo. Tose konstatuojamosiose dalyse Komisija apsiriboja taikytinų Japonijos teisės aktų ir SOP, kurių šalys yra nagrinėjamos trečiosios valstybės, nuostatų aprašymu ir konstatavimu, kad neįrodyta, jog tose nuostatose vežėjų reikalaujama derinti tarifus. Kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1002, 1003 ir 1013 konstatuojamosiomis dalimis, aptariamos nuostatos yra būtent tos, į kurias atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus pateiktuose argumentuose nuorodą daro tam tikri vežėjai to pranešimo adresatai.

113 Ieškovės taip ir nepaaiškina, kaip aptariamos pranešimo apie prieštaravimus ištraukos atskleidžia, kad egzistuoja vienas ar keli neatskleisti kaltę patvirtinantys dokumentai, kuriais Komisija galėjo remtis.

114 Net jeigu ieškovės dabar ketina prieštarauti Komisijai, kad ši joms neleido susipažinti su aptariamų teisinių nuostatų tekstu, reikia pažymėti, kad Japonijoje ir kitose aptariamose trečiosiose šalyse taikomas teisinis pagrindas dėl papildomų mokesčių savaime negali būti kaltę patvirtinantis įrodymas ir kad bet kuriuo atveju ši informacija iš principo yra vieša ir prieinama (šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Jungbunzlauer / Komisija*, T-43/02, EU:T:2006:270, 354 punktą). Galiausiai pranešimo apie prieštaravimus 139 punkte buvo nurodyta, kad Japonijoje „[PKM] derinimas [vežėjams] nebuvo privalomas“, o 1439 konstatuojamojoje dalyje pateikta galbūt SOP esanti nuostatų dėl kainų bendro nustatymo analizė. Todėl per administracinę procedūrą ieškovėms buvo suteikta galimybė veiksmingai išdėstyti nuomonę apie aptariamas teisines nuostatas.

115 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad Komisija padarė klaidą, kai atsisakė leisti ieškovėms susipažinti su ginčijamo sprendimo 977–979, 1003, 1005 ir 1006 konstatuojamosiose dalyse nurodytomis ir šio sprendimo 105–108 punktuose aptartomis atsakymų į pranešimą apie prieštaravimus ištraukomis.

b) Dėl galimų kaltę paneigiančių įrodymų

116 Šioje byloje pirmiausia reikia pažymėti, kad šalys sutaria, jog per administracinę procedūrą ieškovių pateiktuose prašymuose leisti susipažinti su bylos medžiaga buvo nurodyti dokumentai, kuriuose, ieškovių teigimu, galėjo būti kaltę paneigiančių įrodymų.

117 Tada reikia pažymėti, kad ieškovės didžiąja dalimi apsiriboja teiginiu, kad tam tikri vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, arba pranešimo apie prieštaravimus adresatai atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus arba Bendrajame Teisme pateiktose pastabose nurodė tuos pačius argumentus kaip ir jos. Tačiau tokie argumentai netinkami kaltę paneigiantiems įrodymams apibūdinti (šiuo klausimu žr. 2011 m. liepos 12 d. Sprendimo *Hitachi ir kt. / Komisija*, T-112/07, EU:T:2011:342, 43 ir 44 punktai).

118 Beje, nors ieškovės samprotauja apie kitų vežėjų pateiktus kaltę paneigiančius dokumentus, jos nepateikia *prima facie* įrodymų, kad tie dokumentai galėtų būti naudingi šiame procese (šiuo klausimu žr. 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Koninklijke Wegenbouw Stevin / Komisija*, T-357/06, EU:T:2012:488, 164 punktą). Be to, jei būtų patenkinti ieškovių reikalavimai, nepaisant to, kad jie yra bendri, joms būtų suteikta galimybė pasinaudoti galbūt kitų vežėjų įdėtomis didesnėmis pastangomis ir ištekliais, taip nesilaikant šio sprendimo 99 punkte primintos jurisprudencijos.

119 Konkrečiai dėl dokumentų, kuriais grindžiamas 2005 m. liepos 4 d. Sprendime byloje COMP/M.3770 – *Lufthansa / Swiss* pateiktas Komisijos pareiškimas dėl WOW aljanso, reikia pažymėti, kad Komisija jais nesirėmė per procedūrą, kuriai pasibaigus priimtas ginčijamas sprendimas, ir kad ginčijamo sprendimo 1386 išnašoje padaryta nuoroda į tą sprendimą grindžiama, kaip pažymi Komisija, tik vieša informacija.

120 Dėl duomenų, turinčių patvirtinti, kad egzistuoja *Lufthansa* ir jos siųstų gausių elektroninių laiškų dėl jos taikomo PKM dydžio tikslinimo adresatų sudaryti susitarimai dėl pajėgumų, ir kuriais taip siekiama pagrįsti alternatyvų įtikimą tų siuntimų paaiškinimą, t. y. jog tai teisėta informacija, kurią tiekėjas pateikia klientams, reikia pažymėti, pirma, kad ieškovės, kaip pažymi Komisija, atsakyme į pranešimą apie prieštaravimus jau pateikė argumentą, kad aptariami elektroninių laiškų adresatai yra *Lufthansa* klientai, antra, kad, kaip pačios pripažino per posėdį, gavusios tyrimo medžiagoje esančius duomenis jos jau turėjo susitarimo su *Lufthansa* dėl pajėgumų pirkimo šalimis esančių vežėjų sąrašą, ir, trečia, kad ginčijamame sprendime Komisija atmetė jų argumentą, 797 konstatuojamojoje dalyje pažymėjusi, kad skelbimai paskatino ieškoves suvokti, jog *Lufthansa* sudarinėjo sandorius su kitais vežėjais. Darytina išvada, kad ieškovės taip ir neįrodė, kad šių duomenų pateikimas galėjo būti joms naudingas rengiantis gynybai.

121 Dėl vežėjų, kuriems nepateikta prieštaravimų, pateiktų duomenų reikia pasakyti, kad ieškovės pateikia labai bendro pobūdžio spėliones, teigdamos, jog tie duomenys gynybos galėjo būti panaudoti kaip kaltę paneigiantys, nes vežėjai, kuriems nepateikta prieštaravimų, buvo susiję su ginčijamais bendravimo epizodais, dėl kurių ginčijamame sprendime kaltinamos ieškovės. Tačiau dėl to, kad ieškovių suformuluota prielaida yra labai bendra, ji negali būti pakankamai tikslus požymis, kad tų vežėjų atsakymuose yra kaltę paneigiančių įrodymų (šiuo klausimu žr. 2012 m. rugsėjo 27 d. Sprendimo *Koninklijke Wegenbouw Stevin / Komisija*, T-357/06, EU:T:2012:488, 164 punktą).

122 Tą patį galima pasakyti ir dėl ieškovių argumento, jog dėl to, kad jų darbuotojai tik „labai nedaug“ dalyvavo aptariamuose veiksmuose, su didžiąja dalimi tų veiksmų susijusių patvirtinamųjų duomenų žino kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai.

123 Galiausiai ieškovės veltui remiasi 1995 m. birželio 29 d. Sprendimu *Solvay / Komisija* (T-30/91, EU:T:1995:115), kuriame Bendrasis Teismas nurodė, kad Komisija neturėjo viena spręsti, ar per tyrimą paimti dokumentai galėjo paneigti nagrinėjamų įmonių kaltę, nes šioje byloje buvo nagrinėjami dokumentai, paimti tiesiog iš tyrimo medžiagos. Bendrasis Teismas jau turėjo progą pažymėti, kad argumentas, jog Komisija neturėtų viena nustatyti, kurie dokumentai naudingi įmonės gynybai, yra susijęs su Komisijos byloje esančiais dokumentais ir gali būti taikomas kitų suinteresuotųjų šalių pateiktiems atsakymams į pranešimą apie prieštaravimus (2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Heineken Nederland ir Heineken / Komisija*, T-240/07, EU:T:2011:284, 254 punktą).

c) Išvada

124 Reikia daryti išvadą, kad Komisija nepagrįstai neleido ieškovėms susipažinti su ginčijamo sprendimo 977–979, 1003, 1005 ir 1006 konstatuojamosiose dalyse nurodytomis atsakymų į pranešimą apie prieštaravimus ištraukomis. Remiantis šio sprendimo 96 punkte nurodyta jurisprudencija, vėliau nagrinėjant (žr. šio sprendimo 550 punktą) Komisijos atlikto ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą vertinimo pagrįstumą bus įvertinta, ar jos pasiektas rezultatas galėjo būti kitoks, jei tas ištraukas, kaip kaltę patvirtinančius įrodymus, būtų reikėję atmesti.

125 Dėl ieškovių prašymo taikyti proceso organizavimo arba tyrimo priemones, kad būtų pateikti pranešimo apie prieštaravimus adresatų atsakymai ir jų priedai bei kitų vežėjų ieškiniuose dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo Bendrajam Teismui pateiktos pastabos ir dokumentai, reikia pažymėti, kad jos teigia, jog gavusios tuos dokumentus galėtų įrodyti, kad jie buvo naudingi jų gynyba ir kad jų neatskleidus buvo pažeistos jų teisės.

126 Šiuo klausimu pakanka pažymėti, kad remdamasis jam pateiktais duomenimis Bendrasis Teismas galėjo priimti sprendimą dėl pirmojo pagrindo pagrįstumo ir kad jis vienintelis sprendžia, ar būtina papildyti apie jo nagrinėjamas bylas turimą informaciją ir taikyti šioje byloje prašomas priemones, kurios negali būti taikomos siekiant pakeisti ieškovių neveikimą renkant įrodymus (šiuo klausimu žr. 2009 m. liepos 16 d. Sprendimo *SELEX Sistemi Integrati / Komisija*, C-481/07 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2009:461, 44 punktą). Darytina išvada, kad ieškovių prašymai turi būti atmesti tiek, kiek jie susiję su atsakymais į pranešimą apie prieštaravimus, ir tiek, kiek jie susiję su Bendrajam Teismui pateiktomis pastabomis ieškinyje dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo.

2. Dėl antrojo pagrindo dėl teisės būti išklausytam pažeidimo ir dėl kompetencijos nebuvimo

127 Ši pagrindą ieškovės skirsto į dvi dalis, iš kurių pirmoji susijusi su teisės būti išklausytam pažeidimu ir su Komisijos kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamojo krovinių vežimo paslaugoms nebuvimu, o antroji – su Komisijos kompetencijos taikyti EEE susitarimo 53 straipsnį maršrutams EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

a) Dėl antrojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su teisės būti išklausytam pažeidimu ir su Komisijos kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamuosiuose maršrutuose nebuvimu

128 Ieškovės iš esmės teigia, kad Komisija pažeidė jų teisę būti išklausytoms ir viršijo turimos kompetencijos ribas, konstatuodama ir skirdama sankciją už SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose; Komisija tai neigia.

129 Reikia priminti, kad, kiek tai susiję su veiksmais, kurių imtasi už EEE teritorijos ribų, Komisijos kompetencija pagal viešąją tarptautinę teisę konstatuoti ir skirti sankciją už SESV 101 straipsnio arba EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą gali būti nustatyta remiantis įgyvendinimo kriterijumi arba apibrėžto poveikio kriterijumi (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 40–47 punktus ir 2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Brugg Kabel ir Kabelwerke Brugg / Komisija*, T-441/14, EU:T:2018:453, 95–97 punktus).

130 Šie kriterijai yra alternatyvūs ir nekumuliaciniai (2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Brugg Kabel ir Kabelwerke Brugg / Komisija*, T-441/14, EU:T:2018:453, 98 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 62–64 punktus).

131 Ginčijamo sprendimo 1043–1046 konstatuojamosiose dalyse Komisija rėmėsi tiek įgyvendinimo, tiek apibrėžto poveikio kriterijais, kad pagal viešąją tarptautinę teisę įrodytų turinti kompetenciją konstatuoti ir skirti sankciją už SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose.

132 Kadangi ieškovės remiasi klaida taikant abu šiuos kriterijus, Bendrasis Teismas mano esant reikalinga pirmiausia išnagrinėti, ar Komisija pagrįstai rėmėsi apibrėžto poveikio kriterijumi. Šiuo tikslu Bendrasis Teismas analizuos, ar ieškovės pagrįstai, viena vertus, remiasi jų teisės būtų išklausytoms dėl šio kriterijaus taikymo pažeidimu ir, kita vertus, teigia, kad Komisija padarė to kriterijaus taikymo klaidų. Remiantis šio sprendimo 130 punkte nurodyta jurisprudencija, patikrinti, ar Komisija galėjo remtis įgyvendinimo kriterijumi, reikės tik tuo atveju, jei bent vienas iš šių dviejų prieštaravimų pasirodys pagrįstas.

1) Dėl teisės būti išklausytam

133 Ieškovės priekaištauja Komisijai, kad per administracinę procedūrą nesuteikė galimybės pareikšti nuomonės dėl apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo. Pranešime apie prieštaravimus Komisija iš tiesų nenurodė, kad ketina remtis apibrėžto poveikio kriterijumi. Tame pranešime ji taip pat nenurodė motyvų, kuriais rėmėsi ginčijamame sprendime, kad padarytų išvadą, jog apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas.

134 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

135 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pranešimas apie prieštaravimus yra procesinė garantija taikant pagrindinį Bendrijos teisės principą, kuris reikalauja teisės į gynybą paisymo per visas procedūras (2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Papierfabrik August Koehler ir kt. / Komisija*, C-322/07 P, C-327/07 P ir C-338/07 P, EU:C:2009:500, 35 punktas).

136 Pagal šį principą reikalaujama, kad pranešime apie prieštaravimus, kurį Komisija adresuoja įmonei, kai ketina skirti sankciją už konkurencijos taisyklių pažeidimą, turi būti nurodomi visi veiksniai, kuriais remdamasi ji kaltina įmonę, pavyzdžiui, faktinės aplinkybės, dėl kurių prieštaraujama, jų kvalifikacija ir įrodymai, kuriais remiasi Komisija, kad ši įmonė galėtų pateikti savo argumentus per jos atžvilgiu pradėtą administracinę procedūrą (2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Papierfabrik August Koehler ir kt. / Komisija*, C-322/07 P, C-327/07 P ir C-338/07 P, EU:C:2009:500, 36 punktas).

137 Reglamento Nr. 1/2003 27 straipsnio 1 dalyje ir 2004 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 773/2004 dėl bylų nagrinėjimo Komisijoje pagal [SESV 101] ir [102] straipsnius tvarkos (OL L 123, 2004, p. 18; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 81) 11 straipsnio 1 dalyje, kuriomis įgyvendinamas šis principas, Komisijos reikalaujama galutiniame sprendime pateikti tik tuos prieštaravimus, dėl kurių suinteresuotosios įmonės ir įmonių asociacijos turėjo galimybę išreikšti nuomonę.

138 Tuo pat metu turi būti atsižvelgta į pranešimo apie prieštaravimus laikinumą, o tai reiškia, kad esantys šio dokumento ir galutinio sprendimo skirtumai ne tik galimi, bet ir teisėti, nes galutiniame sprendime pateikiami visi per administracinę procedūrą, taip pat ir po pranešimo

apie prieštaravimus išsiuntimo pateikti ir aptarti duomenys (šiuo klausimu žr. 2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *Aalborg Portland ir kt. / Komisija*, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ir C-219/00 P, EU:C:2004:6, 67 punktą).

139 Teisė į gynybą turi būti laikoma pažeista tik tuo atveju, jeigu galutiniame sprendime suinteresuotosios įmonės apkaltinamos pranešime apie prieštaravimus nenurodytais pažeidimais arba jeigu jame remiamasi kitokiomis faktinėmis aplinkybėmis (žr. 2013 m. kovo 14 d. Sprendimo *Fresh Del Monte Produce / Komisija*, T-587/08, EU:T:2013:129, 706 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Remiantis jurisprudencija, taip nėra tuo atveju, jei nurodyti skirtumai tarp pranešimo apie prieštaravimus ir ginčijamo sprendimo nėra susiję su kitais veiksmais nei tie, dėl kurių ieškovės jau pateikė paaiškinimus, ir kurie dėl to nėra susiję su bet kokiais naujais prieštaravimais (2012 m. kovo 29 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, T-336/07, EU:T:2012:172, 84 ir 85 punktai).

140 Šalys sutaria, kad, priešingai nei ginčijamame sprendime, pranešime apie prieštaravimus nekalbama apie apibrėžto poveikio kriterijų. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad tame sprendime remdamasi apibrėžto poveikio kriterijumi tam, kad tarptautinės viešosios teisės atžvilgiu pagrįstų kompetenciją konstatuoti ir taikyti sankcijas už SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio nuostatų pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose, Komisija nepateikė naujų prieštaravimų ieškovėms ir nepakeitė pranešime apie prieštaravimus pateiktų pirminių prieštaravimų turinio.

141 Pranešime apie prieštaravimus Komisija iš tikrųjų nurodė, kad ketina konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose. Pranešimo apie prieštaravimus 129 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad „pažeidimas apėmė krovinių vežimo paslaugas <…> Sąjungoje ir (arba) EEE ir Šveicarijoje bei maršrutuose tarp Sąjungos ir (arba) EEE ir trečiųjų šalių oro uostų visame pasaulyje abiem kryptimis“. Pranešimo apie prieštaravimus 1430 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat pažymėjo, kad „visa antikonkurencine veikla, kurią vykdė visi dalyviai, buvo siekiama vieno bendro tikslo susitarti dėl kainų ar bent pašalinti netikrumą dėl kainų EEE krovinių vežimo rinkoje, įskaitant maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių oro uostų“.

142 Kompetenciją konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose Komisija taip pat pagrindė dar pranešimo apie prieštaravimus stadijoje. To pranešimo 1390 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad „turi kompetenciją [SESV 101] straipsnį taikyti susitarimams dėl oro transporto tarp [Sąjungos] ir trečiųjų šalių oro uostų, galėjusiems daryti poveikį valstybių narių prekybai“. To pranešimo 1394 konstatuojamojoje dalyje Komisija pridūrė, kad taip pat „turi kompetenciją EEE susitarimo 53 straipsnį taikyti <....> susitarimams dėl oro transporto tarp EEE ir trečiųjų šalių oro uostų, galėjusiems daryti poveikį valstybių narių ir EEE susitarimo susitariančiųjų šalių arba EEE susitarimo susitariančiųjų šalių prekybai“.

143 Beje, atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus ieškovės aiškiai užginčijo šiuos teiginius. Taigi visas *SAS Cargo* atsakymo į pranešimą apie prieštaravimus 11 skirsnis ir visas *SAS Consortium* atsakymo į pranešimą apie prieštaravimus 6 skirsnis skirti nagrinėti Komisijos kompetencijai konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose.

144 Ginčijamo sprendimo 1042–1046 konstatuojamosiose dalyse Komisija tik atsakė į šiuos argumentus, pasinaudodama jai suteikta galimybe per administracinę procedūrą grindžiant suformuluotus prieštaravimus keisti ir papildyti faktinius bei teisinius argumentus (šiuo klausimu žr. 2012 m. kovo 29 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, T-336/07, EU:T:2012:172, 82 punktą).

145 Tokiu atveju aplinkybė, kad apie apibrėžto poveikio kriterijų nebuvo konkrečiai diskutuojama per administracinę procedūrą, neturi reikšmės vertinant, ar buvo paisyta ieškovių teisės į gynybą.

146 Darytina išvada, kad ieškovė neturi pagrindo teigti, kad Komisija pažeidė jų teisę į gynybą, pirmą kartą ginčijamame sprendime pasiremdamos apibrėžto poveikio kriterijumi.

147 Ieškovės taip pat neturi pagrindo teigti, kad apibrėžto poveikio kriterijaus taikymas ginčijamo sprendimo 1045 ir 1046 konstatuojamosiose dalyse grindžiamas aplinkybėmis, kurių Komisija nenurodė pranešime apie prieštaravimus. Visos faktinės aplinkybės, kuriomis grindžiamos šios konstatuojamosios dalys, iš tiesų pateiktos pranešime apie prieštaravimus. Taigi ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje nurodytas su ginčijamo elgesio poveikiu EEE vartotojams susijęs motyvas grindžiamas argumentais dėl krovinių vežimo paslaugų kainos sandaros, dėl ekspeditorių, kaip tarpininkų, vaidmens tarp vežėjų ir siuntėjų ir dėl vieno ir tęstinio pažeidimo pobūdžio, kurie jau buvo išdėstyti pranešimo apie prieštaravimus 7, 104, 1396–1411 ir 1434–1438 punktuose. Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje išdėstytas motyvas dėl skirtingų oro bendrovių jungiamaisiais skrydžiais teikiamų paslaugų poveikio konkurencijai grindžiamas pranešimo apie prieštaravimus 7, 9, 102 ir 105 punktuose išdėstytais argumentais dėl krovinių vežimo sektoriaus veikimo. Dėl ginčijamo kartelio geografinės apimties ir atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą, apie kuriuos kalbama ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje, reikia pažymėti, kad šie klausimai aptariami pranešimo apie prieštaravimus 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 ir 1430 punktuose.

148 Tuo remiantis darytina išvada, kad ieškovės neįrodė, kad jų teisė būti išklausytoms šiuo atveju buvo pažeista.

2) Dėl apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo

149 Ieškinyje ieškovės ginčijo apibrėžto poveikio kriterijaus taikymą ir iš esmės tvirtino, kad jis nepripažįstamas Sąjungos teisėje ir kad juo buvo remtasi pažeidžiant negaliojimo atgaline data principą. Tačiau dublike jos nurodė, kad atsisako šių argumentų, atsižvelgdamos į 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimą *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Atvirkščiai, ieškovės teigia, kad Komisija padarė klaidų taikydama apibrėžto poveikio kriterijų. Jų teigimu, Komisija perkėlė įrodinėjimo naštą ir rėmėsi klaidingais bei tarptautinei viešajai teisei prieštaraujančiais argumentais, kad padarytų išvadą, jos šis kriterijus tenkinamas.

151 Pasak ieškovių, remiantis 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimu *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49–51 punktai) darytina išvada, kad ginčijamo susitarimo arba ginčijamų veiksmų poveikis turi būti konkrečiai juntamas ir daromas konkurencijai vidaus rinkoje. Šis poveikis turi būti tiesioginis, esminis ir numatomas, taip pat tikėtinas.

152 Šiuo atveju, viena vertus, Komisija nustatė, kad papildomi mokesčiai buvo perkeliami gamybos ir paskirstymo grandinės lygmeniu ir darė įtaką vartotojams EEE, nes dėl jų didėjo importuojamų prekių kainos. Tačiau tas poveikis nėra nei tiesioginis, nei numatomas. Jis taip pat nėra pagrįstas, o atvirkščiai, visiškai spekuliatyvus. Konkrečiai atsisakymas mokėti komisinius daro poveikį tik ekspeditoriams.

153 Komisija taip pat neįrodė inkriminuojamo elgesio poveikio esminės reikšmės vartojimui EEE. Tas elgesys buvo susijęs tik su dviem papildomais mokesčiais, kurie sudarė dalį galutinės kainos. Ekonomikos teorijoje teigiama, kad mažos kainos dalies derinimas neturi įtakos visos kainos konkurencingumui. Beje, dėl veiksmų, kuriuos ieškovės vykdė trečiosiose šalyse, į EEE importuojamų prekių konkurencingumas galėjo tik padidėti, o ne sumažėti. Iš tiesų tie veiksmai lėmė papildomų mokesčių mažėjimą JAV, Honkonge, Japonijoje ir Tailande.

154 Kita vertus, Komisija kalbėjo apie tai, kokį poveikį konkurencijai daro skirtingų oro bendrovių jungiamaisiais skrydžiais teikiamos paslaugos, kurias trečiųjų šalių vežėjai, nevykdantys skrydžių į EEE esančio galutinės paskirties vietos oro uostą, perka iš kitų vežėjų. Tačiau ginčijamame sprendime Komisija šį poveikį apibūdino nevisiškai aiškiai ir nepakankamai. Komisija taip pat nepateikė įrodymų argumentams pagrįsti ir kyla abejonių, ar tokių įrodymų yra.

155 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

156 Ginčijamame sprendime Komisija iš esmės rėmėsi trimis savarankiškais pagrindais, kad nustatytų, jog šiuo atveju tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus.

157 Du pirmieji pagrindai išdėstyti ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje. Kaip Komisija patvirtino atsakymuose į Bendrojo Teismo raštu ir žodžiu pateiktus klausimus, šie pagrindai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimo poveikiu atskirai paėmus. Pirmasis pagrindas susijęs su tuo, kad „padidėjusios oro transporto į EEE sąnaudos ir dėl to didesnės importuotų prekių kainos savaime galėjo daryti poveikį EEE vartotojams“. Antrasis pagrindas susijęs su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimo poveikiu „taip pat ir kitų vežėjų EEE [krovinių vežimo] paslaugų teikimui tarp paskirstymo platformų (*hubs*) EEE, kuriomis naudojasi trečiųjų šalių vežėjai, ir tų siuntinių paskirties oro uostų EEE, kuriuose neveikia trečiosios šalies vežėjas“.

158 Trečiasis pagrindas išdėstytas ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje ir pateiktas, kaip galima teigti remiantis Komisijos atsakymais į žodžiu ir raštu pateiktus Bendrojo Teismo klausimus, dėl vieno ir tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikio.

159 Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad reikia išnagrinėti tiek atskirai paėmus atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimo poveikį, tiek vieno ir tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį, ir pradėti nuo pirmojo.

i) Dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimo poveikio atskirai paėmus

160 Iš pradžių reikia išnagrinėti pirmojo pagrindo, kuriuo grindžiama Komisijos išvada, kad šioje byloje tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus (toliau – aptariamas poveikis), pagrįstumą.

161 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1042 konstatuojamąja dalimi, apibrėžto poveikio kriterijus suteikia galimybę pagrįsti Sąjungos ir EEE konkurencijos taisyklių taikymą pagal viešąją tarptautinę teisę, jeigu galima numatyti, kad

ginčijamas elgesys gali padaryti tiesioginį ir esminį poveikį vidaus rinkoje arba EEE (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49 punktą; taip pat žr. 1999 m. kovo 25 d. Sprendimo *Gencor / Komisija*, T-102/96, EU:T:1999:65, 90 punktą).

162 Šiuo atveju ieškovės ginčija tiek aptariamo poveikio reikšmę (žr. šio sprendimo 163–179 punktus), tiek jo numatomumą (žr. šio sprendimo 183–200 punktus), esmingumą (žr. šio sprendimo 201–216 punktus) ir tiesioginį pobūdį (žr. šio sprendimo 217–226 punktus).

– *Dėl aptariamo poveikio reikšmės*

163 Jurisprudencijoje nustatyta, kad tai, jog susitarime ar suderintuose veiksmuose dalyvaujanti įmonė yra trečiojoje šalyje, nekelia kliūčių taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, jei toks susitarimas ar suderinti veiksmai daro poveikį atitinkamai vidaus rinkoje arba EEE (šiuo klausimu žr. 1971 m. lapkričio 25 d. Sprendimo *Béguelin Import*, 22/71, EU:C:1971:113, 11 punktą).

164 Apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo tikslas yra būtent aprėpti veiksmus, kurių iš tiesų nebuvo imtasi EEE teritorijoje, tačiau kurių antikonkurencinis poveikis gali būti juntamas vidaus rinkoje ar EEE (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45 punktą).

165 Taikant šį kriterijų nereikalaujama įrodyti, kad ginčijamas elgesys sukėlė pasekmes, kurios faktiškai materializavosi vidaus rinkoje arba EEE. Atvirkščiai, remiantis jurisprudencija pakanka atsižvelgti į šio elgesio tikėtiną poveikį konkurencijai (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 51 punktą).

166 Iš tiesų Komisija privalo užtikrinti konkurencijos apsaugą vidaus rinkoje arba EEE nuo grėsmės jos veiksmingam funkcionavimui.

167 Kai nagrinėjamas toks elgesys, kurį Komisija, kaip ir šioje byloje, laiko tokiu kenksmingu konkurencijai vidaus rinkoje ar EEE, kad jis gali būti kvalifikuojamas kaip konkurencijos ribojimas „dėl tikslo“ pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, apibrėžto poveikio kriterijaus taikymas taip pat nereikalauja, kaip galiausiai pripažįsta ieškovės, įrodyti konkretaus poveikio, kurį suponuoja elgesio kvalifikavimas kaip konkurencijos ribojimo „dėl poveikio“ pagal tas nuostatas.

168 Šiuo klausimu reikia priminti, kaip tai daro ieškovės, kad apibrėžto poveikio kriterijus įtvirtintas SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio formuluotėse, kuriose siekiama aprėpti susitarimus ir veiksmus, ribojančius konkurencijos veikimą atitinkamai vidaus rinkoje ir EEE. Šiomis nuostatomis iš tikrųjų draudžiami įmonių susitarimai ir veiksmai, kurių tikslas ar poveikis – kliudyti, riboti ar iškraipyti konkurencijos veikimą atitinkamai „vidaus rinkoje“ ir „teritorijoje, kurioje taikomas [EEE susitarimas]“ (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 42 punktą).

169 Vis dėlto suformuotoje jurisprudencijoje nustatyta, kad antikonkurencinis tikslas ir poveikis yra ne kumuliacinės, o alternatyvios sąlygos vertinant, ar veiksmams taikomi SESV 101 straipsnyje ir EEE susitarimo 53 straipsnyje nustatyti draudimai (šiuo klausimu žr. 2009 m. birželio 4 d. Sprendimo *T-Mobile Netherlands ir kt.*, C-8/08, EU:C:2009:343, 28 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

170 Tuo remiantis darytina išvada, kad, kaip ginčijamo sprendimo 917 konstatuojamojoje dalyje pažymėjo Komisija, atsižvelgimas į ginčytinų veiksmų konkretų poveikį yra perteklinis, nes įrodytas tų veiksmų antikonkurencinis tikslas (šiuo klausimu žr. 1966 m. liepos 13 d. Sprendimą *Consten ir Grundig / Komisija*, 56/64 ir 58/64, EU:C:1966:41, p. 496 ir 2009 m. spalio 6 d. Sprendimo *GlaxoSmithKline Services ir kt. / Komisija ir kt.*, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P ir C-519/06 P, EU:C:2009:610, 55 punktą).

171 Tokiomis aplinkybėmis apibrėžto poveikio kriterijaus aiškinimas, kad jį taikant reikia pateikti ginčytinų veiksmų poveikio įrodymą net nustačius konkurencijos ribojimą „dėl tikslo“, reikštų, kad Komisijos kompetencijai konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą ir skirti už jį sankciją turi būti taikoma sąlyga, kuri tų nuostatų tekste neturi pagrindo.

172 Galiausiai ieškovės negali priekaištauti Komisijai, kad ši nepakankamai išanalizavo aptariamą poveikį.

173 Iš tiesų ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje Komisija iš esmės nusprendė, kad vienas ir tęstinis pažeidimas, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, gali lemti papildomų mokesčių didinimą ir dėl tos priežasties – bendrą atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainą ir kad ekspeditoriai padidėjusias sąnaudas perkėlė EEE įsisteigusiems siuntėjams, kurie privalėjo už nupirktas prekes sumokėti didesnę kainą, nei būtų mokėję nesant to pažeidimo.

174 Priešingai, nei teigia ieškovės, negalima tvirtinti, kad šis poveikis neturi reikšmės taikant apibrėžto poveikio kriterijų dėl to, kad jis konkurencijai vidaus rinkoje konkrečiai nejuntamas.

175 Šiuo klausimu reikia konstatuoti, pirma, kad ieškovės taip ir nepaaiškino, ką nori pasakyti tuo argumentu.

176 Antra, jeigu ieškovių argumentai turėtų būti aiškinami taip, kad ginčijamas elgesys, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, negalėjo riboti konkurencijos EEE, nes konkurencija veikė tik trečiosiose šalyse, kuriose įsiteigę ekspeditoriai, įsigydavę atvykstamojo krovinių vežimo paslaugas iš vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, reikia pažymėti, kad jos klysta.

177 Šiuo klausimu riekia pažymėti, kad apibrėžto poveikio kriterijus turi būti taikomas atsižvelgiant į ekonomines ir teisines aplinkybes, kuriomis daryti nagrinėjami veiksmai (šiuo klausimu žr. 1971 m. lapkričio 25 d. Sprendimo *Béguelin Import*, 22/71, EU:C:1971:113, 13 punktą).

178 Šiuo atveju remiantis ginčijamo sprendimo 14, 17 ir 70 konstatuojamosiomis dalimis ir šalių atsakymais į Bendrojo Teismo proceso organizavimo priemones darytina išvada, kad krovinių vežimo paslaugas vežėjai parduodavo išimtinai arba beveik išimtinai ekspeditoriams. Tačiau dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų reikia pažymėti, kad beveik visas pardavimas vyksta aptariamų maršrutų išvykimo vietoje, už EEE ribų, kur įsisteigę tie ekspeditoriai. Remiantis ieškiniu iš tiesų galima tvirtinti, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d. EEE įsisteigusiems klientams ieškovės pardavė tik nereikšmingą dalį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų.

179 Vis dėlto reikia pažymėti, kad ekspeditoriai perka šias paslaugas būtent tik kaip tarpininkai, kad jas konsoliduotų į paslaugų partiją, kurios tikslas iš esmės yra organizuoti integruotą prekių vežimą į EEE teritoriją siuntėjų vardu. Kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 70 konstatuojamąja dalimi, siuntėjai gali būti, be kita ko, transportuojamų prekių pirkėjai arba savininkai. Todėl bent jau tikėtina, kad jie įsisteigę EEE.

180 Tuo remiantis darytina išvada, kad nors galimą sąnaudų padidėjimą dėl ginčijamo kartelio ekspeditoriai ir perkelia į jų paslaugų partijų kainą, vienas ir tęstinis pažeidimas, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, gali daryti įtaką būtent ekspeditorių konkurencijai pritraukiant siuntėjų klientus, paskui aptariamas poveikis gali pasireikšti būtent vidaus rinkoje arba EEE.

181 Dėl tos priežasties galima teigti, kad padidėjusios sąnaudos, kurias siuntėjai galbūt privalėjo padengti, ir į EEE importuotų prekių pabrangimas, kurį galėjo lemti tos padidėjusios sąnaudos, yra vienos iš ginčytinais veiksmais, kuriais Komisija pagrįstai rėmėsi taikydama apibrėžto poveikio kriterijų, sukeltų pasekmių.

182 Remiantis šio sprendimo 161 konstatuojamojoje dalyje nurodyta jurisprudencija, kyla klausimas, ar tas poveikis yra, kaip reikalaujama, numatomas, esminis ir tiesioginis.

– *Dėl nagrinėjamo poveikio numatomumo*

183 Numatomumo reikalavimu siekiama užtikrinti teisinį saugumą ir garantuoti, kad nagrinėjamoms įmonėms negalėtų būti skiriamos sankcijos už, žinoma, jų elgesio daromą poveikį, kurio atsiradimo jos pagrįstai negalėjo tikėtis (šiuo klausimu žr. generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje *Otis Gesellschaft ir kt.*, C-435/18, EU:C:2019:651, 83 punktą).

184 Numatomumo reikalavimą tenkina poveikis, apie kurį nagrinėjamo kartelio šalims turi būti pagrįstai žinoma remiantis bendrąja gyvenimiška patirtimi, priešingai nei poveikis, atsiradęs visiškai neįprastai susiklosčius aplinkybėms, t. y. dėl netipiško priežastinio ryšio (šiuo klausimu žr. generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje *Kone ir kt.*, C-557/12, EU:C:2014:45, 42 punktą).

185 Vis dėlto remiantis ginčijamo sprendimo 846, 909, 1199 ir 1208 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad šiuo atveju kalbama apie slaptus veiksmus dėl horizontaliojo kainų nustatymo, kuris, kaip rodo patirtis, lemia kainų augimą, besibaigiantį blogu išteklių paskirstymu, nuo kurio visų pirma nukenčia vartotojai (šiuo klausimu žr. 2014 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *CB / Komisija*, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 51 punktą).

186 Remiantis ginčijamo sprendimo 846, 909, 1199 ir 1208 konstatuojamosiomis dalimis taip pat galima teigti, kad tas elgesys susijęs su PKM, PSM ir atsisakymu mokėti komisinius.

187 Taigi šiuo atveju vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad horizontalus PKM ir PSM nustatymas lems jų dydžio augimą. Kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 874, 879 ir 899 konstatuojamosiomis dalimis, atsisakymas mokėti komisinius dar labiau sustiprino tą augimą. Iš tikrųjų jis buvo aiškinamas kaip suderintas atsisakymas suteikti ekspeditoriams papildomų mokesčių nuolaidas, taip siekiant sudaryti sąlygas vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, „išlaikyti netikrumo dėl tarifų nustatymo kontrolę, kurią galėjo sukelti konkurencija dėl komisinių mokėjimo [per derybas su ekspeditoriais]“ (to sprendimo 874 konstatuojamoji dalis), ir taip nekonkuruoti dėl papildomų mokesčių (to sprendimo 879 konstatuojamoji dalis).

188 Vis dėlto remiantis ginčijamo sprendimo 17 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad krovinių vežimo paslaugų kaina sudaryta iš jiems taikomų tarifų ir papildomų mokesčių, taip pat PKM ir PSM. PKM ir PSM didėjimas iš principo galėjo lemti bendros krovinių vežimo paslaugos kainos didėjimą, nebent darytume prielaidą, kad toks papildomų mokesčių didėjimas bus kompensuotas atitinkamu tarifų ir kitų papildomų mokesčių mažėjimu pagal pakankamai tikėtiną susisiekiančiųjų indų dėsnį.

189 Bet ieškovės taip ir neįrodė, kad pasireiškęs susisiekiančiųjų indų dėsnis buvo toks tikėtinas, kad nagrinėjamo poveikio nebūtų galima numatyti.

190 Iš tiesų ieškovės daro miglotą nuorodą į „ekonomikos teoriją“ ir, dėstydamos penktojo pagrindo trečią dalį, kalba apie žodinį eksperto pareiškimą per Komisijoje vykusį išklausymą. Tačiau, pirma, prie to pareiškimo nepridėtas tyrimas, kuriuo jis grindžiamas, ir nepateikta susijusių darbo duomenų, galėjusių Bendrajam Teismui suteikti galimybę patikrinti jų įtikimumą. Antra, tas pareiškimas grindžiamas metodika, kuri prastai dera su vieno ir tęstinio pažeidimo apimtimi, apibrėžta ginčijamame sprendime. „Skirtumų skirtumo“ metodika, kuria grindžiamas tas pareiškimas, iš tiesų lygina kainų, taikomų maršrutuose, „kurie gali būti susiję su diskusijomis, ir maršrutuose, apie kuriuos žinoma, kad nebuvo jokių su jais susijusių diskusijų“, pokytį, kurio ta metodika galiausiai nenurodo. Priešingai, ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad PKM ir PSM buvo „bendrojo taikymo priemonės, nesusijusios su konkrečiu maršrutu“, kurios „turėjo būti taikomos visiems maršrutams pasauliniu mastu, taip pat maršrutams <…> į EEE“. Trečia, reikia konstatuoti, kad tas pareiškimas taikomas AF ir – kiek mažesne apimtimi – KLM. Tačiau aptariamame pareiškime pateiktas teiginys, kad šiuo atveju egzistuoja susisiekiančiųjų indų dėsnis, grindžiamas būtent tuo, kad AF ir KLM taikomi tarifai buvo pakankamai lankstūs ir galėjo būti pakankamai greitai sumažinti, kad būtų kompensuotas bet koks PKM ir PSM padidėjimas. Priešingai, ieškovės pažymėjo, kad „krovinių vežimo oro transportu tarifai [buvo] nustatyti iš anksto bent šešiems mėnesiams [ir kad] vežėjai padidėjusias išlaidas kurui kompensuodavo papildomu mokesčiu (PKM) kuris gali būti greičiau keičiamas, kad atspindėtų kuro kainos svyravimą“.

191 Tokiomis sąlygomis ginčijamo kartelio šalys pagrįstai galėjo numatyti, kad vieno ir tęstinio pažeidimo, kiek jis susijęs su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, poveikis bus krovinių vežimo paslaugų kainos didėjimas atvykstamuosiuose maršrutuose.

192 Taigi kyla klausimas, ar vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad padidėjusias sąnaudas ekspeditoriai perkeldavo savo klientams, t. y. siuntėjams.

193 Šiuo klausimu, remiantis ginčijamo sprendimo 14 ir 70 konstatuojamosiomis dalimis, darytina išvada, kad krovinių vežimo paslaugų kaina ekspeditoriams yra sąnaudos. Šiuo atveju kalbama apie kintamąsias sąnaudas, dėl kurių didėjimo iš principo didėja ribinės sąnaudos, į kurias atsižvelgdami ekspeditoriai nustato savo kainas.

194 Ieškovės nepateikia jokių duomenų, įrodančių, kad nagrinėjamu atveju aplinkybės nebuvo labai palankios perkelti siuntėjams papildomas sąnaudas, atsiradusias dėl vieno ir tęstinio pažeidimo atvykstamuosiuose maršrutuose.

195 Šiomis aplinkybėmis vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo pagrįstai numatyti, kad ekspeditoriai papildomas sąnaudas perkelia siuntėjams per ekspedijavimo paslaugų kainos didinimą.

196 Vis dėlto, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 70 ir 1031 konstatuojamosiomis dalimis, į prekių, kurių integruotą transportavimą siuntėjų vardu paprastai organizuoja ekspeditoriai, sąnaudas įtraukta ir ekspedijavimo paslaugų kaina, ir, be kita ko, krovinių vežimo paslaugų, kurios yra tų sąnaudų sudedamoji dalis, kaina.

197 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad vienas ir tęstinis pažeidimas, kiek jis buvo daromas atvykstamuosiuose maršrutuose, lėmė importuojamų prekių kainos augimą.

198 Dėl šio sprendimo 179 punkte nurodytų motyvų vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, taip pat galėjo numatyti, kad, kaip aišku iš ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies, toks poveikis kils EEE.

199 Kadangi aptariamą poveikį lėmė įprasta įvykių eiga ir ekonominė logika, ieškovėms galiausiai visiškai nereikėjo veikti prekių importo ar jų perpardavimo rinkoje, kad galėtų jį numatyti.

200 Taigi reikia daryti išvadą, kad Komisija pateikė pakankamai įrodymų, kad nagrinėjamas poveikis buvo numatomas, kaip to reikalaujama.

– *Dėl nagrinėjamo poveikio esmės*

201 Ginčijamu elgesiu padarytas poveikis turi būti vertinamas atsižvelgiant į visas reikšmingas bylos aplinkybes. Tarp tų aplinkybių yra, be kita ko, pažeidimo trukmė, pobūdis ir apimtis. Kitos aplinkybės, kaip antai tuos veiksmus atlikusių įmonių dydis, taip pat gali būti reikšmingas (šiuo klausimu žr. 2015 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Toshiba / Komisija*, T-104/13, EU:T:2015:610, 159 punktą ir 2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Brugg Kabel ir Kabelwerke Brugg / Komisija*, T-441/14, EU:T:2018:453, 112 punktą).

202 Jeigu nagrinėjamas poveikis susijęs su galutinės prekės ar paslaugos, pagamintos ar suteiktos pasinaudojus su karteliu susijusią paslaugą, kainos augimu, galutinės prekės ar paslaugos kainos dalis, kurią sudaro su karteliu susijusi paslauga, taip pat gali būti reikšminga.

203 Šiuo atveju, atsižvelgiant į reikšmingas aplinkybes, reikia pripažinti, kad nagrinėjamas poveikis, kuris susijęs su į EEE importuotų prekių kainos didėjimu, yra esminis.

204 Iš tiesų, pirma, ginčijamo sprendimo 1146 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, jog vieno ir tęstinio pažeidimo trukmė yra 21 mėnuo, kiek jis buvo susijęs su maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, ir 8 mėnesiai, kiek jis buvo susijęs su maršrutais EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Remiantis to sprendimo 1215 ir 1217 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad tokia pat buvo visų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, išskyrus *Lufthansa Cargo* ir *Swiss*, dalyvavimo trukmė.

205 Antra, dėl pažeidimo trukmės reikia pažymėti, kad remiantis ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamąja dalimi galima teigti, jog PKM ir PSM buvo „bendrojo taikymo priemonės, nesusijusios su konkrečiu maršrutu“, kurios „turėjo būti taikomos visiems maršrutams pasauliniu mastu, taip pat maršrutams <…> į EEE“.

206 Trečia, dėl pažeidimo pobūdžio pažymėtina, kad remiantis ginčijamo sprendimo 1030 konstatuojamąja dalimi teigtina, jog visu ir tęstiniu pažeidimu buvo siekiama riboti vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, konkurenciją, be kita ko, maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių. To sprendimo 1208 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė išvadą, kad „įvairių kainos sudedamųjų dalių, įskaitant tam tikrus papildomus mokesčius, nustatymas yra vienas iš sunkiausių konkurencijos ribojimo atvejų“, ir dėl tos priežasties nusprendė, kad vienam ir tęstiniam pažeidimui turi būti taikomas 2006 m. gairėse nustatytos „skalės viršutinėje dalyje“ esantis sunkumo koeficientas.

207 Dėl su karteliu susijusios paslaugos kainos dalies prekėje ar paslaugoje, pagamintoje ar suteiktoje ja pasinaudojus, siekiant išsamumo reikia pažymėti, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, papildomi mokesčiai pažeidimo darymo laikotarpiu sudarė didelę bendros krovinių vežimo paslaugos kainos dalį.

208 Taigi remiantis 2005 m. liepos 8 d. *Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics* (Honkongo tranzito ir logistikos asociacija) raštu Honkongo *Board of Airline Representatives* (Oro bendrovių atstovų asociacija, toliau – BAR) krovinių pakomitečio (toliau – KP) pirmininkui galima tvirtinti, kad papildomi mokesčiai sudaro „labai reikšmingą“ oro transporto važtaraščio bendros kainos dalį, kurią turi sumokėti ekspeditoriai. Taip pat Bendrajam Teismui pateiktuose rašytiniuose dokumentuose ieškovė nurodė, kad papildomi mokesčiai sudaro nuo 5 % iki 30 % krovinių vežimo paslaugos kainos. Kaip galima teigti remiantis ieškinio priede A.109 pateiktomis lentelėmis ir grafiku, ši proporcija aukščiausią lygį pasiekė laikotarpiu, kuriuo Komisija konstatavo SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose, t. y. 2004 m. –21,7 %, o 2005 m. –29,8 %.

209 Vis dėlto, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1031 konstatuojamąja dalimi, krovinių vežimo paslaugos kaina pati buvo „svarbi vežamų prekių sąnaudų dalis, turinti įtakos jų pardavimui“.

210 Taip pat siekiant išsamumo dėl atliekant ginčijamus veiksmus dalyvavusių įmonių dydžio reikia pasakyti, kad remiantis ginčijamo sprendimo 1209 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, jog vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, bendrai užimtos rinkos dalis „pasaulinėje rinkoje“ 2005 m. siekė 34 % ir buvo „bent tokio pat dydžio, kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugomis <…>, teikiamomis <…> maršrutuose tarp [EEE ir trečiųjų šalių]“ ir apimančiomis tiek išvykstamuosius, tiek atvykstamuosius maršrutus. Beje, pažeidimo laikotarpiu ieškovės pasiekė didelę apyvartą atvykstamuosiuose maršrutuose, 2005 m. jos dydis buvo daugiau kaip 119 000 000 eurų.

211 Ieškovė nepateikia jokio argumento, galinčio kelti abejonių dėl numatomo poveikio esmės.

212 Pirma, susisiekiančiųjų indų dėsniu grindžiamas ieškovių argumentas jau buvo atmestas šio sprendimo 188 ir 190 punktuose.

213 Antra, dėl ieškovių argumento, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, maršrutams iš Honkongo, Tailando, Japonijos ir JAV nustatė mažesnius nei konkurentai PKM ir PSM ir taip veikiau padidino, o ne sumažino į EEE importuojamų prekių konkurencingumą, reikia priminti, kad asmuo, kuris pateikia ieškinį pagrindžiančius faktus, iš principo privalo įrodyti tų faktų tikrumą (2008 m. sausio 25 d. Nutarties *Provincia di Ascoli Piceno ir Comune di Monte Urano / Apache Footwear ir kt.*, C-464/07 P(I), nepaskelbta Rink., EU:C:2008:49, 9 punktas; šiuo klausimu taip pat žr. 2001 m. kovo 6 d. Sprendimo *Connolly / Komisija*, C-274/99 P, EU:C:2001:127, 113 punktą).

214 Vis dėlto ieškovės taip ir nepateikė nė menkiausio įrodymo, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, maršrutams iš Honkongo, Tailando ir Japonijos nustatė mažesnius nei konkurentai PKM ir PSM. Kiek tai susiję su maršrutais iš JAV, ieškovės tik nurodo, kad bendravimo epizoduose, kuriuose jos dalyvavo, „buvo išlaikytas euro ir JAV dolerio keitimo santykis 1:1, kiek tai susiję su PKM, o tai lėmė sumažėjimą 17 %, atsižvelgiant į dolerio nuvertėjimą euro atžvilgiu“. Vis dėlto ieškovės niekaip neįrodo, kad taip nustatytas PKM lygis buvo mažesnis už konkurentų.

215 Taigi negalima teigti, kad buvo tikėtina, jog vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, maršrutams iš Honkongo, Tailando, Japonijos ir JAV nustato mažesnius nei konkurentai PKM ir PSM bei taip veikiau padidina, o ne sumažina į EEE importuojamų prekių konkurencingumą.

216 Vadinasi, reikia daryti išvadą, kad Komisija pateikė pakankamai įrodymų, kad nagrinėjamas poveikis buvo esminis, kaip to reikalaujama.

– *Dėl nagrinėjamo poveikio tiesioginio pobūdžio*

217 Ginčijamu elgesiu sukelto tiesioginio poveikio reikalavimas susijęs su aptariamų veiksmų ir nagrinėjamo poveikio priežastiniu ryšiu. Šiuo reikalavimu norima užtikrinti, kad siekdama pagrįsti savo kompetenciją konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą ir skirti už jį sankciją Komisija negalėtų remtis bet kokiu galimu ar labai menku poveikiu, kurį gali lemti tas elgesys kaip *conditio sine qua non* (žr. generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje *Kone ir kt.*, C-557/12, EU:C:2014:45, 33 ir 34 punktus).

218 Tiesioginis priežastinis ryšys vis dėlto neturi būti painiojamas su vieninteliu priežastiniu ryšiu, kurį įrodinėjant būtina visais atvejais ir absoliučiai konstatuoti, kad priežastinis ryšys nutrūko, jeigu trečioji šalis prisidėjo prie nagrinėjamo poveikio atsiradimo (šiuo klausimu žr. generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje *Kone ir kt.*, C-557/12, EU:C:2014:45, 36 ir 37 punktus).

219 Šiuo atveju ekspeditorių įsitraukimas iš tikrųjų galėjo turėti įtaką aptariamo poveikio atsiradimui, nes buvo galima numatyti, kad ekspeditoriai visiškai savarankiškai perkels siuntėjams papildomas sąnaudas, kurias turėjo patys padengti. Tačiau tik tokiu įsitraukimu nebuvo galima nutraukti priežastinės ginčijamo elgesio ir to poveikio grandinės ir taip panaikinti to poveikio tiesioginį pobūdį.

220 Atvirkščiai, jeigu tas įsiterpimas nėra neteisėtas, o objektyviai nulemtas nagrinėjamo kartelio, atsižvelgiant į įprastą rinkos veikimą tais veiksmais priežastingumo grandinė ne nutraukiama (šiuo klausimu žr. 2005 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *CD Cartondruck / Taryba ir Komisija*, T-320/00, nepaskelbtas Rink., EU:T:2005:452, 172–182 punktus), o tęsiama (šiuo klausimu žr. generalinės advokatės J. Kokott išvados byloje *Kone ir kt.*, C-557/12, EU:C:2014:45, 37 punktą).

221 Vis dėlto šiuo atveju ieškovės neįrodinėja ir net neteigia, kad numatomas papildomų sąnaudų perkėlimas EEE įsisteigusiems siuntėjams yra neteisėtas ar svetimas įprastam rinkos veikimui.

222 Tuo remiantis darytina išvada, kad nagrinėjamas poveikis yra tiesioginis, kaip to reikalaujama.

223 Šios išvados negalima paneigti per teismo posėdį ieškovių pateiktu argumentu, jog tam, kad galėtų daryti neigiamą įtaką „EEE esantiems vartotojams“, apie kuriuos Komisija kalba ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje, šios papildomos sąnaudos turi pereiti „ilgą tarpininkų grandinę“, sudarytą iš siuntėjų, ekspeditorių ir importuotojų. Šis argumentas iš tiesų grindžiamas dviem klaidingomis prielaidomis.

224 Pirmoji iš šių prielaidų yra ta, kad „EEE esantys vartotojai“, apie kuriuos kalbama ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje, yra galutiniai vartotojai, t. y. fiziniai asmenys, kurių veiksmai nesusiję su jų profesine ar komercine veikla. Vartotojo sąvoka konkurencijos teisėje reiškia ne tik galutinius vartotojus, bet visus tiesioginius ir netiesioginius prekių ar paslaugų, susijusių su ginčijamais veiksmais, naudotojus (šiuo klausimu žr. generalinio advokato P. Mengozzi išvados byloje *MasterCard ir kt. / Komisija*, C-382/12 P, EU:C:2014:42, 156 punktą).

225 Remiantis ginčijamo sprendimo 70 konstatuojamąja dalimi, kurios pagrįstumo ieškovės veiksmingai nenuginčijo, darytina išvada, kad „siuntėjai gali būti prekių, kuriomis prekiaujama, pirkėjai ar pardavėjai arba prekių, kurios turi būti greitai pristatytos santykinai ilgais nuotoliais, savininkai“. Rašytiniuose dokumentuose Komisija pažymėjo, kad šios prekės galėjo būti importuotos tiesiogiai jiems vartoti arba kaip kitų prekių gamybai skirtos medžiagos. Tačiau, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, siuntėjai gali, kaip teisingai pažymi Komisija, būti įsisteigę EEE. Todėl ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje padarytą nuorodą į „EEE esančius vartotojus“ reikia aiškinti taip, kad ji apima siuntėjus.

226 Antroji iš aptariamų prielaidų yra ta, kad nors ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į „EEE esančius vartotojus“ apima tik galutinius vartotojus, pastarieji importuotas prekes galės įsigyti tik po to, kai jos pereis „ilgą tarpininkų grandinę“. Tačiau galutiniai vartotojai taip pat gali šias prekes įsigyti tiesiogiai iš siuntėjo.

227 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad nagrinėjamas poveikis yra, kaip reikalaujama, numatomas, esminis ir tiesioginis, o pirmasis motyvas, kuriuo rėmėsi Komisija, kai nusprendė, kad tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus, yra pagrįstas. Todėl reikia konstatuoti, kad nepadarydama klaidos Komisija galėjo nustatyti, jog tas kriterijus tenkinamas, kiek tai atskirai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos koordinavimu, nesant reikalo nagrinėti ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje nurodyto antrojo motyvo pagrįstumo.

ii) Dėl vieno ir tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikio

228 Iš pradžių reikia priminti, kad, priešingai, nei dublike leidžia suprasti ieškovė, niekas nedraudžia atsižvelgiant į aptariamos įmonės ar įmonių veiksmus, kaip visumą, vertinti, ar Komisija turi reikiamą kompetenciją kiekvienu atveju taikyti Sąjungos konkurencijos teisę nagrinėjamos įmonės ar įmonių veiksmams kaip visumai (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 50 punktą).

229 Remiantis jurisprudencija, SESV 101 straipsnis gali būti taikomas tam pačiam antikonkurenciniam tikslui skirtiems veiksmams ir susitarimams, nes galima numatyti, kad kartu jie daro tiesioginį ir esminį poveikį vidaus rinkai. Įmonėms negalima leisti netaikyti Sąjungos konkurencijos taisyklių derinant kelias elgesio apraiškas, kuriomis siekiama to paties tikslo, jeigu kiekviena iš šių apraiškų atskirai negali sukelti tiesioginio ir esminio poveikio toje rinkoje, tačiau jos visos kartu gali tai padaryti (2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Brugg Kabel ir Kabelwerke Brugg / Komisija*, T-441/14, EU:T:2018:453, 106 punktas).

230 Taigi kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį vienam ir tęstiniam pažeidimui, koks buvo konstatuotas ginčijamame sprendime, Komisija gali grįsti numatomu, tiesioginiu ir esminiu jo poveikiu vidaus rinkai (2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Brugg Kabel ir Kabelwerke Brugg / Komisija*, T-441/14, EU:T:2018:453, 105 punktas).

231 Šie argumentai *mutatis mutandis* galioja EEE susitarimo 53 straipsniui.

232 Vis dėlto ginčijamo sprendimo 869 konstatuojamojoje dalyje ginčijamus veiksmus Komisija kvalifikavo kaip vieną ir tęstinį pažeidimą, įskaitant, kiek jis susijęs su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis. Kadangi ieškovės ginčija šį kvalifikavimą apskritai ir vieno antikonkurencinio tikslo trikdyti konkurenciją EEE buvimo konstatavimą, kuriuo ji remiasi, ieškovių argumentai bus analizuojami nagrinėjant su tuo klausimu susijusį trečiąjį pagrindą.

233 Kaip galima teigti remiantis Komisijos atsakymais į raštu ir žodžiu Bendrojo teismo pateiktus klausimus, ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje ji išnagrinėjo šio pažeidimo, kaip visumos, poveikį. Komisija, be kita ko, nurodė, kad jos tyrimas atskleidė „pasaulio mastu įgyvendintą kartelį“, kurio „<…> susitarimai dėl atvykstamųjų maršrutų buvo vieno ir tęstinio SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimo sudedamoji dalis“. Ji pridūrė, kad „vienodas papildomų mokesčių taikymas pasaulio mastu buvo esminė [ginčijamo] kartelio dalis“. Kaip nurodė Komisija, atsakydama į Bendrojo Teismo raštu pateiktus klausimus, vieningas papildomų mokesčių taikymas buvo dalis bendros strategijos pašalinti riziką, kad ekspeditoriai gali apeiti šio kartelio poveikį ir prekėms iš kilmės vietos į paskirties vietą gabenti rinktis netiesioginius maršrutus, kuriems netaikomi koordinuoti papildomi mokesčiai. To priežastis, kaip nurodyta ginčijamo sprendimo 72 konstatuojamojoje dalyje, yra tai, kad „laiko veiksnys yra ne toks svarbus gabenant prekes, palyginti su keleivių vežimu“, todėl kroviniai „gali būti gabenami su didesniu tarpinių perkrovimo vietų skaičiumi“, o netiesiogiai maršrutai dėl to gali pakeisti tiesioginius maršrutus.

234 Tokiomis aplinkybėmis Komisija teisingai tvirtina, kad uždraudus jai taikyti apibrėžto poveikio kriterijų ginčijamų veiksmų visumai gali kilti rizika, kad bendras antikonkurencinis elgesys, galintis daryti poveikį rinkos struktūrai EEE, bus dirbtinai išskaidytas į kelis atskirus veiksmus, dėl kurių būtų galima iš dalies arba visiškai išvengti Sąjungos kompetencijos taikymo (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 57 punktą). Taigi reikia pripažinti, kad ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje Komisija galėjo nagrinėti vieno ir tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį.

235 Vis dėlto dėl susitarimų ir veiksmų, kuriais, pirma, buvo siekiama riboti konkurenciją bent Sąjungoje, EEE ir Šveicarijoje (to sprendimo 903 konstatuojamoji dalis), kurie, antra, vienijo dideles rinkos dalis turinčius vežėjus (to sprendimo 1209 konstatuojamoji dalis) ir kurių, trečia, didelė dalis ilgiau kaip šešerius metus buvo susijusi su maršrutais EEE (to paties sprendimo 1146 konstatuojamoji dalis), reikia pažymėti, kad nekyla jokių abejonių, jog buvo galima numatyti, kad vienas ir tęstinis pažeidimas, kaip visuma, darys tiesioginį ir esminį poveikį vidaus rinkai.

236 Tuo remiantis darytina išvada, kad ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat pagrįstai nustatė, jog apibrėžto poveikio kriterijus yra tenkinamas, kiek tai susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, kaip visuma.

237 Kadangi Komisija pateikė pakankamai įrodymų, kad buvo galima numatyti, jog ginčijamas elgesys padarys esminį ir tiesioginį poveikį EEE, šį prieštaravimą ir dėl tos priežasties – visą šią dalį reikia atmesti, nesant reikalo nagrinėti prieštaravimo dėl klaidų taikant įgyvendinimo kriterijų.

b) Dėl antrojo pagrindo antros dalies dėl maršrutų EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

238 Ieškovės teigia, kad pagal EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 11 straipsnio 2 dalį Šveicarijos valdžios institucijoms suteikta kompetencija konstatuoti ir skirti sankcijas už konkurencijos teisės pažeidimą maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

239 Vis dėlto ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje Komisija konstatavo EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos. Kadangi Šveicarija nėra EEE susitarimo šalis, ji neišvengiamai priskiriama prie

„trečiųjų šalių“, kaip tai suprantama pagal tą straipsnį. Taigi ginčijamo sprendimo rezoliucinės dalies 1 straipsnio 3 dalis yra neteisėta, nes joje padarytas EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 11 straipsnio 2 dalies pažeidimas.

240 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

241 Reikia nustatyti, ar, kaip teigia ieškovės, ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje Komisija konstatavo EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, ir, jei reikia, ar ji taip viršijo pagal EB ir Šveicarijos susitarimą dėl oro transporto jai suteiktas kompetencijos ribas.

242 Šiuo klausimu reikia priminti, kad veiksmingos teisminės apsaugos principas yra bendrasis Sąjungos teisės principas, šiuo metu įtvirtintas Chartijos 47 straipsnyje. Šiuo principu, kuris Sąjungos teisėje atitinka EŽTK 6 straipsnio 1 dalį, reikalaujama, kad sprendimo, kuriuo Komisija konstatuoja konkurencijos teisės pažeidimus, rezoliucinė dalis būtų ypač aiški ir tiksli ir kad atsakingos pripažintos bei nubaustos įmonės galėtų suprasti ir ginčyti tos atsakomybės priskyrimą ir sankcijų skyrimą, kurios nurodytos tos rezoliucinės dalies formuluotėje (žr. 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Martinair Holland / Komisija*, T-67/11, EU:T:2015:984, 31 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

243 Iš tiesų būtent sprendimo rezoliucinėje dalyje Komisija nurodo pažeidimų, už kuriuos skiria sankcijas, pobūdį ir apimtį. Konkrečiai dėl pažeidimų, už kuriuos skirtos sankcijos, apimties ir pobūdžio pažymėtina, kad iš principo svarbiausia yra būtent rezoliucinė dalis, o ne motyvai. Tik tuo atveju, kai rezoliucinės dalies formuluotės yra nepakankamai aiškios, ją reikia aiškinti remiantis sprendimo motyvuojamąja dalimi (žr. 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Martinair Holland / Komisija*, T-67/11, EU:T:2015:984, 32 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

244 Ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje Komisija konstatavo, kad nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d. SAS ir *SAS Cargo* darė „EEE susitarimo 53 straipsnio, kiek tai susiję su maršrutais tarp EEE susitarimo šalyse, kurios nėra valstybės narės, ir trečiosiose šalyse esančių oro uostų, pažeidimą“. Į šiuos maršrutus ji aiškiai neįtraukė ir aiškiai iš jų neišbraukė maršrutų EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

245 Taigi reikia patikrinti, ar Šveicarijos Konfederacija priskiriama prie „trečiųjų šalių“, apie kurias kalbama ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje.

246 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje skiriamos „šalys, kurios yra EEE susitarimo susitariančiosios šalys, tačiau nėra valstybės narės“, nuo trečiųjų šalių. Iš tiesų, kaip pažymi ieškovė, Šveicarijos Konfederacija nėra EEE susitarimo šalis ir dėl to priskiriama prie trečiųjų šalių to susitarimo atžvilgiu.

247 Vis dėlto reikia priminti, kad, atsižvelgiant į Sąjungos teisės sistemos vieningumo ir nuoseklumo reikalavimą, tame pačiame akte vartojami tokie patys terminai turi būti laikomi turinčiais tokią pačią reikšmę.

248 Ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 dalyje Komisija nustatė SESV 101 straipsnio pažeidimą „maršrutuose tarp Europos Sąjungoje ir už EEE ribų esančių oro uostų“. Ši sąvoka neapima Šveicarijoje esančių oro uostų, nors Šveicarijos Konfederacija nėra EEE susitarimo šalis ir jos oro uostai dėl tos priežasties turi būti formaliai laikomi „esančiais už EEE ribų“ arba, kitaip tariant,

trečiojoje šalyje, atsižvelgiant į tą susitarimą. Šiems oro uostams skirta ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 4 dalis, kurioje nustatytas EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimas „maršrutuose tarp Europos Sąjungoje ir Šveicarijoje esančių oro uostų“.

249 Taigi remiantis šio sprendimo 247 punkte primintu principu reikia daryti prielaidą, kad ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje vartojamas žodžių junginys „trečiosiose šalyse esantys oro uostai“ turi tokią pat reikšmę kaip ir to straipsnio 2 dalyje vartojamas žodžių junginys „už EEE ribų esantys oro uostai“ ir kad dėl to jie neapima Šveicarijoje esančių oro uostų.

250 Kadangi ginčijamo sprendimo rezoliucinėje dalyje nėra nė menkiausios užuominos apie tai, kad ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje vartojamai sąvokai „trečioji šalis“ Komisija ketino suteikti skirtingą reikšmę, reikia daryti išvadą, jog to sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje vartojama sąvoka „trečioji šalis“ neapima Šveicarijos Konfederacijos.

251 Taigi negalima teigti, kad ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 dalyje Komisija pripažino ieškoves atsakingomis už EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

252 Kadangi ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis nekelia abejonių, tik siekdamas išsamumo Bendrasis Teismas priduria, kad jo motyvai neprieštarauja tokiai išvadai.

253 Ginčijamo sprendimo 1146 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad jos apibūdintais „antikonkurenciniais susitarimais“ nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d. buvo pažeidžiamas SESV 101 straipsnis, „kiek tai susiję su oro transportu tarp Sąjungoje ir už EEE ribų esančių oro uostų“. Tam skirtoje išnašoje (Nr. 1514) Komisija pažymėjo: „Šiame sprendime „už EEE ribų esantys oro uostai“ reiškia oro uostus, esančius kitose šalyse nei Šveicarijos Konfederacija ir EEE susitarimo susitariančiosios šalys“.

254 Iš tiesų toje ginčijamo sprendimo 1146 konstatuojamojoje dalyje apibūdindama EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimo apimtį Komisija vartojo ne sąvoką „už EEE ribų esantys oro uostai“, o sąvoką „trečiosiose šalyse esantys oro uostai“. Tačiau tuo remiantis negalima teigti, kad taikydama SESV 101 straipsnį sąvokai „už EEE ribų esantys oro uostai“ Komisija norėjo suteikti skirtingą reikšmę nei sąvokai „trečiosiose šalyse esantys oro uostai“, kurią vartojo taikydama EEE susitarimo 53 straipsnį. Atvirkščiai, šiuos du žodžių junginius ginčijamame sprendime Komisija vartojo pakaitomis. Taigi ginčijamo sprendimo 824 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad „SESV 101 straipsnio netaikys iki 2004 m. gegužės 1 d. vykdytiems antikonkurenciniams susitarimams ir veiksmams, susijusiems su oro transportu tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių oro uostų“. Taip pat to sprendimo 1222 konstatuojamojoje dalyje dėl *SAS Consortium* dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą nutraukimo Komisija padarė nuorodą į jos turimą kompetenciją pagal šias nuostatas „dėl maršrutų tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių ir dėl maršrutų tarp Islandijos, Norvegijos bei Lichtenšteino ir už EEE ribų esančių šalių“.

255 Taigi ginčijamo sprendimo motyvuose patvirtinta, kad sąvokos „trečiosiose šalyse esantys oro uostai“ ir „už EEE ribų esantys oro uostai“ turi vienodą reikšmę. Todėl remiantis 1514 išnašoje pateikta apibrėžtimi reikia pripažinti, kad į abi šias sąvokas nepatenka Šveicarijoje Konfederacijoje esantys oro uostai.

256 Priešingai, nei teigia ieškovės, ginčijamo sprendimo 1194 ir 1241 konstatuojamosios dalys neleidžia prieiti prie kitokios išvados. Tiesa, ginčijamo sprendimo 1194 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė nuorodą į „maršrutus tarp EEE ir trečiųjų šalių, išskyrus maršrutus tarp

Sąjungos ir Šveicarijos“. Taip pat reikia pažymėti, kad to sprendimo 1241 konstatuojamojoje dalyje „apskaičiuodama pardavimų vertę maršrutuose su trečiosiomis šalimis“ Komisija 50 % sumažino bazinį dydį, kiek tai susiję su „maršrutais tarp EEE ir trečiųjų šalių, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, kurių atžvilgiu ji veikia pagal [EB-Šveicarijos] susitarimą [dėl oro transporto]“. Tačiau galima tvirtinti, kad, kaip iš esmės pažymi ieškovės, jei Komisija pasistengė, kad tose konstatuojamosiose dalyse būtų vartojamas žodžių junginys „išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos“, tai tik todėl, kad Šveicarijos Konfederacijai ji taikė sąvoką „trečioji šalis“, kiek tai susiję su maršrutais tarp EEE ir trečiųjų šalių.

257 Komisija, be kita ko, pripažino, kad į pardavimų vertę įtraukė 262 084 eurus už 2005 m. ieškovės įvykdytus krovinių vežimo paslaugų pardavimus maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos. Jos teigimu, taip nutiko todėl, kad ji, „deja“, šios sumos neišskaitė iš ieškovių jai pateiktų skaičių.

258 Vis dėl to reikia pasekti Komisijos pavyzdžiu ir konstatuoti, kad šie duomenys susiję išimtinai su pajamomis, į kurias reikia atsižvelgti apskaičiuojant bazinį baudos dydį, o ne su vieno ir tęstinio pažeidimo geografinės apimties apibrėžtimi, apie kurią čia kalbama.

259 Taigi antrąją dalį ir, dėl tos priežasties, šį pagrindą reikia atmesti.

3. Dėl trečiojo pagrindo dėl veiksmų, su kuriais buvo susijusios ieškovės, vertinimo klaidos, ir dėl to, kad tie veiksmai patvirtina jų dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą ar kad joms apie jį buvo žinoma

260 Šis pagrindas grindžiamas klaidomis ir griežtumo trūkumu vertinant veiksmus, kuriuos darant dalyvavo ieškovės. Šį pagrindą sudaro dešimt dalių, iš kurių pirmoji susijusi su klaidomis vertinant vieno ir tęstinio pažeidimo pasaulinį mastą, antroji – su klaidomis vertinant dvišalio aljanso su *Lufthansa* veiksmus, trečioji – su klaidomis vertinant 1999 m. vykusį susirašinėjimą elektroniniais laiškais *Star Cargo* aljanso viduje, ketvirtoji – su klaidomis vertinant WOW aljansui priskiriamus veiksmus, penktoji – su klaidomis dėl pajėgumų rezervavimo sutarčių įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą, šeštoji – su klaidomis vertinant trečiosiose šalyse vykusius bendravimo epizodus, septintoji – su klaidomis vertinant kitų vežėjų kalbas apie ieškovių elgesį, aštuntoji – su klaidomis dėl keliose šalyse įvykusių vietinės reikšmės tarpusavyje nesusijusių įvykių įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą, devintoji – su klaidomis vertinant ieškovių žinias apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmus ir dešimtoji – su klaidomis bendrai vertinant Komisijos pateiktą įrodymų visumą.

261 Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad pirmiausia reikėtų išnagrinėti šio pagrindo pirmąją–ketvirtąją dalis, paskui – aštuntąją dalį ir galiausiai penktąją, šeštąją, septintąją, devintąją ir dešimtąją dalis.

a) Dėl pirmos dalies, susijusios su keliais pažeidimais įrodant pasaulinio masto vieną ir tęstinį pažeidimą

262 Dėstydamos šią dalį ieškovės teigia, kad įrodinėdama pasaulinio masto vieną ir tęstinį pažeidimą Komisija padarė kelis pažeidimus. Jos pateikia tris prieštaravimus šiai daliai pagrįsti. Pirmasis iš šių prieštaravimų siejamas su pareigos motyvuoti pažeidimu ir klaidingais konstatavimais dėl

vieno ir tęstinio pažeidimo pasaulinio masto, antrasis – su klaidingais konstatavimais dėl aptariamo vieno pažeidimo, nesusijusio su ginčijamo kartelio „branduoliu“ ar „maža grupe“, o trečiasis – su klaidingais konstatavimais dėl pažeidimo tęstinumo.

1) Dėl pirmojo prieštaravimo, siejamo su pareigos motyvuoti pažeidimu ir klaidingais konstatavimais dėl vieno ir tęstinio pažeidimo pasaulinio masto

263 Ieškovės teigia, kad Komisija padarė klaidą, kai nusprendė, kad ginčijamo sprendimo 4 punkte aprašyti veiksmai yra pasaulinio masto.

264 Visų pirma ginčijamo sprendimo 1 straipsnyje pateikta išvada, kad aptariami veiksmai yra pasaulinio masto, nesuderinama su Komisijos teiginiu, jog tam tikrose šalyse tas pažeidimas nebuvo daromas, ir taip pažeidžia SESV 296 straipsnį.

265 Tada jos tvirtina, kad paprasčiausia aplinkybė, jog PKM ir PSM yra įprastinės krovinių vežimo kainos dedamosios, nereiškia, kad aptariamas elgesys padarė įtakos šiems papildomiems mokesčiams visose šalyse be išimties. Komisija negali remdamasi ribotam maršrutų skaičiui įtaką darančiu elgesiu daryti išvados, kad egzistuoja pasaulinis kartelis, neturėdama visiems kitiems maršrutams įtaką darančių veiksmų įrodymų. Šiuo atveju ieškovės kritikuoja ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamojoje dalyje pateiktą išvadą, kad papildomi mokesčiai yra bendrojo taikymo priemonės, kurios nėra būdingos tik vienam maršrutui.

266 Galiausiai, priešingai, nei nurodyta ginčijamo sprendimo 890 konstatuojamojoje dalyje, paprasčiausia aplinkybė, kad vežėjai galėjo su kitais vežėjais sudaryti sutartis dėl pajėgumų ir taip išplėsti tinklą už jų pačių vykdomų maršrutų ribų, neįrodo, kad jie dalyvavo darant neteisėtus veiksmus visuose maršrutuose visame pasaulyje ir, be kita ko, įvairiose šalyse, kurios nėra valstybės narės.

267 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

268 Šioje byloje visų pirma reikia pažymėti, kad, priešingai, nei tvirtina ieškovės, ginčijamo sprendimo rezoliucinėje dalyje Komisija nenusprendė, kad buvo daromas pasaulinio masto pažeidimas. To sprendimo 1 straipsnio įžanginėje dalyje daromoje nuorodoje į vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmų derinimą „nustatant įkainius už krovinių vežimo paslaugų teikimą <…> visame pasaulyje“ tik konstatuojami faktai, kuriuos to paties straipsnio 1–4 dalyse Komisija kvalifikavo kaip konkurencijos taisyklių, taikomų maršrutuose, kurie, jos nuomone, nagrinėjamais laikotarpiais patenka į jos kompetenciją, pažeidimą; tai yra maršrutai EEE nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d. (1 dalis), maršrutai tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių nuo 2004 m. gegužės 1 iki 2006 m. vasario 14 d. (2 dalis), maršrutai EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d. (3 dalis) ir maršrutai tarp Sąjungos ir Šveicarijos nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d. (4 dalis).

269 Kadangi ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis nekelia abejonių, tik siekdamas išsamumo Bendrasis Teismas priduria, kad ginčijamo sprendimo motyvai patvirtina tokią išvadą. Taigi šiuos motyvuose daroma nuoroda, viena vertus, į taikytinų konkurencijos taisyklių pažeidimą, kurio geografinė apimtis apsiriboja nurodytomis maršrutų rūšimis (1146 ir 1187 konstatuojamosios dalys) ir, kita vertus, į „pasaulinį kartelį“ (74, 112, 832 ir 1300 konstatuojamosios dalys), „pasaulio mastą“ (887 konstatuojamoji dalis) ar „įgyvendinimą pasaulio mastu“ (1046 konstatuojamoji dalis).

270 Ginčijamo sprendimo 1210 konstatuojamoji dalis iš tikrųjų nukrypsta nuo taisyklės dėl to, kad joje daroma nuoroda į „pažeidimo geografinę apimtį, [kuri] buvo pasaulinė“. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad kontekstas, kuriam esant daroma ši atskira nuoroda į pasaulinio masto pažeidimą, įrodo, kad tai paprasčiausia rašybos klaida ir kad reikia skaityti „[ginčijamo] kartelio geografinė apimtis buvo pasaulinė“. Iš tiesų po šios nuorodos eina tokie sakiniai:

„Nustatant pažeidimo sunkumą, tai reiškia, kad [ginčijamas] pažeidimas apėmė visą EEE ir Šveicariją. Tai apima krovinių vežimo paslaugas <…> maršrutais abiem kryptimis tarp EEE esančių oro uostų, tarp Sąjungoje esančių oro uostų ir už EEE ribų esančių oro uostų, tarp Sąjungoje esančių oro uostų ir Šveicarijoje esančių oro uostų ir tarp EEE susitariančiųjų šalių, kurios nėra valstybės narės, teritorijoje esančių oro uostų ir trečiosiose šalyse esančių oro uostų.“

271 Dėl tos priežasties šis konstatavimas dėl krovinių vežimo paslaugų teikimo tarifų derinimo visame pasaulyje ne tik visiškai neprieštarauja ginčijamo sprendimo motyvams, bet ir atspindi visame ginčijamame sprendime Komisijos reiškiamą poziciją dėl ginčijamo kartelio geografinės apimties.

272 Ieškovių argumentai negali paneigti šios išvados.

273 Viena vertus, kadangi jos remiasi ne ginčijamo sprendimo turiniu, o aptiktais to sprendimo ir pranešimo apie prieštaravimus skirtumais, kurių pagrindu daro išvadą, kad tam tikrose šalyse nebuvo daromas vienas ir tęstinis pažeidimas, reikia priminti, kad Komisija neprivalo aiškinti galimų skirtumų tarp galutinių vertinimų ir pranešime apie prieštaravimus pateiktų laikinų vertinimų (2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *InnoLux / Komisija*, T-91/11, EU:T:2014:92, 96 punktas). Tokiomis aplinkybėmis Komisijos nutylėjimas apie tokius skirtumus ginčijamame sprendime neturėtų būti aiškinamas kaip netiesioginis atsisakymas ginčijamą sprendimą įvardyti kaip pasaulinį. Dėl aplinkybės, kad tam tikros šalys nebuvo paminėtos nei pranešime apie prieštaravimus, nei ginčijamame sprendime, reikia pažymėti, kad ji neprieštarauja ginčijamo sprendimo motyvuose pateiktam konstatavimui, kad ginčijamas kartelis yra pasaulinio masto. Iš tiesų, kadangi ginčijamame sprendime Komisija kalbėjo apie ginčijamo kartelio pasaulinį mastą, ji galėjo konkrečiai neminėti kiekvienos suinteresuotosios šalies, nepakenkdama to sprendimo motyvų suvokimui.

274 Kita vertus, ieškovės remiasi ginčijamo sprendimo 1375 konstatuojamąja dalimi, kurioje Komisija konstatavo, kad kito vežėjo, kuriam pateikti prieštaravimai, pateikti parodymai per atleidimo nuo baudos ar jos sumažinimo procedūrą neturi reikšmingos pridėtinės vertės, nes jie susiję su Dubajuje (Jungtiniai Arabų Emyratai) vykusiais įvykiais, kurie tame sprendime nenagrinėjami.

275 Tie vertinimai pateikti ginčijamo sprendimo 8.6 punkte, kur kalbama apie atleidimo nuo baudos ar jos sumažinimo procedūros taikymą, ir susiję su baudos bazinio dydžio sumažinimo procentine dalimi, kurią reikia, Komisijos teigimu, taikyti vežėjui, kuriam pateikti prieštaravimai.

276 Net jeigu sekant ieškovių pavyzdžiu tuos vertinimus reikėtų suprasti taip, kad juose teigiama, jog Dubajuje atlikti ir pranešime apie prieštaravimus nurodyti veiksmai nesusiję su ginčijamu karteliu, tai savaime neprieštarauja pasaulinio masto kartelio konstatavimui.

277 Iš tiesų ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad papildomi mokesčiai yra „bendrojo taikymo priemonės“, kurios „skirtos taikyti visuose maršrutuose pasaulio mastu“, ir kad tas pats taikytina atsisakymui mokėti komisinius, kurie taip pat yra „bendro pobūdžio“. Ji pažymėjo, kad papildomi mokesčiai buvo taikomi pagal kelių lygių centrinę ir vietos

sistemą, apibūdintą ginčijamo sprendimo 107, 1046 ir 1300 konstatuojamosiose dalyse. Tačiau šiomis aplinkybėmis vietos lygmens veiksmų neįtraukimas į ginčijamo kartelio apimtį nepaneigia jo pasaulinio masto.

278 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia daryti išvadą, kad nebuvo padaryta pareigos motyvuoti pažeidimo, siejamo su ginčijamame sprendime neva esančiais vidiniais nenuoseklumais.

279 Antra, dėl bendro papildomų mokesčių taikymo ir atsisakymo mokėti komisinius reikia pažymėti, kad Komisija ginčijamame sprendime pateikė daug minėtų įrodymų, tačiau šioje dalyje ieškovės taip ir neįrodė, kodėl jie yra nepakankamai įtikinami.

280 Vis dėlto šie įrodymai, kurių dauguma nurodomi kaip pavyzdžiai ginčijamo sprendimo 1323 išnašoje, pakankamai pagrindžia Komisijos išvadą dėl bendro papildomų mokesčių taikymo „visiems maršrutams pasaulio mastu“. Taigi dėl PKM reikia, be kita ko, pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 140 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į *Swiss* vidaus elektroninį laišką, kuriame nurodyta, jog AR „pasaulio mastu nustatytas 0,10 euro / 0,10 USD už kg [PKM], kad KLM „pasielgs lygiai taip pat“ ir kad *Lufthansa* „juda ta pačia kryptimi, tačiau šiuo metu dar nepatvirtino šio klausimo“. Taip pat to sprendimo 162 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie 2000 m. rugsėjo 27 d. *Lufthansa* ir *Japan Airlines* bendravimą elektroniniais laiškais, kuriuose nurodyta, kad *Lufthansa Cargo* žada „pasaulio mastu“ taikyti tam tikro dydžio PKM, o to sprendimo 210 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į *Martinair* prašymą atleisti nuo baudos ar ją sumažinti, kuriame nurodyta, kad ši bendrovė bendravo su įvairiais vežėjais dėl PKM taikymo pasaulio mastu.

281 Taip pat ginčijamo sprendimo 1323 išnašoje kalbama apie pranešimus dėl PKM ar PSM didinimo arba mažinimo, kuriuose „buvo daroma nuoroda į šių papildomų mokesčių taikymą pasaulio mastu neapsiribojant vienu konkrečiu maršrutu“.

282 Dėl PSM reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 608 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė elektroninį laišką, kuriame *British Airways* aiškina bendrovei *Lufthansa* norinti visame pasaulyje įvesti „specialųjį perkrovimo mokestį“. Taip pat to sprendimo 666 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė nuorodą į 2004 m. kovo 30 d. Honkonge įvykusį BAR KP vykdomojo komiteto susitikimo ataskaitą. Remiantis ta ataskaita galima teigti, kad PSM mokestis kroviniams iš Honkongo bus grindžiamas „pasauliniu orientacinius elementu“.

283 Dėl atsisakymo mokėti komisinius pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 1323 išnašoje Komisija iš tiesų nenurodė konkretaus įrodymo, kuriuo būtų grindžiamas jo bendras taikymas „visiems maršrutams pasaulio mastu“.

284 Vis dėlto, viena vertus, reikia konstatuoti, jog dėl to, kad papildomi mokesčiai apskritai buvo taikomi „visiems maršrutams pasaulio mastu“, buvo tikėtina, kad atsisakymas mokėti komisinius irgi buvo taip taikomas. Iš tiesų, ginčijamo sprendimo 879 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad atsisakymas mokėti komisinius ir kitos dvi vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamosios dalys buvo papildomos, nes tas atsisakymas „sudarė sąlygas nekonkuruoti papildomais mokesčiais, kiek tai susiję su derybomis dėl komisinių (iš tikrųjų – dėl papildomų mokesčių nuolaidų) su klientais“.

285 Kita vertus, reikia pažymėti, kad Komisija net tik ginčijamo sprendimo 1323 išnašoje, bet ir kitur pateikė įrodymų, pagrindžiančių atsisakymo mokėti komisinius taikymą „visiems maršrutams pasaulio mastu“. Taigi ginčijamo sprendimo 679 konstatuojamojoje dalyje Komisija pateikė

vidaus elektroninį laišką dėl atsisakymo mokėti komisinius, kuriame už krovinių vežimą atsakingas *Swiss* vadovas paprašė regioninių direktorių „dalyvauti vietiniuose BAR susitikimuose, kai tik tai atrodys reikalinga“. Taip pat ginčijamo sprendimo 683 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodo CPA krovinių vežimo pardavimo direktoriams skirtą vidaus atmintinę, kurioje nurodyta, jog „tiek, kiek leidžia vietos sąlygos, CPA turėtų laikytis bendro požiūrio ir pateikti bendrą atsakymą į klausimą [dėl komisinių už papildomus mokesčius prašymų]“ ir „dėl to numatyti laikytis bet kokio tokio prašymo ar reikalavimo mokėti komisinius, taip pat bet kokių kitų su tuo susijusių veiksmų, kuriuos gali koordinuoti jūsų vietinės [vežėjų] asociacijos, atmetimo“.

286 Beje, Komisija pateikė įrodymų, kad toks derinimas vyko daugelyje šalių visame pasaulyje, taip pat Honkonge (ginčijamo sprendimo 503 konstatuojamoji dalis), Šveicarijoje (to sprendimo 692 konstatuojamoji dalis), Italijoje (to sprendimo 694–698 konstatuojamosios dalys), Prancūzijoje (to sprendimo 699 konstatuojamoji dalis), Ispanijoje (to paties sprendimo 700 konstatuojamoji dalis), Indijoje (aptariamo sprendimo 701 konstatuojamoji dalis) ir Jungtinėse Valstijose (aptariamo sprendimo 702 konstatuojamoji dalis).

287 Dėl ieškovių teiginio, kad šio sprendimo 277 punkte išdėstyto Komisijos tvirtinimo bendras pobūdis lėmė nepagrįstą ekstrapoliaciją, reikia pažymėti, kad jis grindžiamas vietos lygmens veiksmais, kurie priklauso nuo vietos lygmens teisės aktų. Tačiau reikia pažymėti, kaip, beje, sutaria ieškovės, kad ginčijamo sprendimo 1323 išnašoje Komisija pažymėjo, kad papildomi mokesčiai buvo taikomi pagal kelių lygių sistemą ir kad papildomų mokesčių norma galėjo kisti ir dėl jos vyko įvairios diskusijos „atsižvelgiant į vietos rinkų sąlygas ar teisės aktus. Tuo remiantis darytina išvada, kad, priešingai, nei leidžia suprasti ieškovės, Komisija neketino teigti, jog papildomų mokesčių normos buvo taikomos vienodai visuose maršrutuose visame pasaulyje.

288 Be to, dėl neva nesančio jokio ryšio tarp šių vietos lygmens veiksmų ir platesnės apimties kartelio nebuvimo reikia pažymėti, kad ieškovės klysta. Ginčijamo sprendimo 832 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad ginčijamas kartelis „veikė pasauliniu pagrindu“. Komisija paaiškino, kad ginčijamas kartelis buvo grindžiamas sudėtingu daugiausia dvišalių ryšių įvairiose pasaulio vietose ir įvairiais lygmenimis suinteresuotosiose įmonėse tinklu (to sprendimo 109 ir 1300 konstatuojamosios dalys). Pasak Komisijos, „[ginčijamo] kartelio susitarimai daugeliu atveju buvo organizuojami centralizuotai“, o vietoje juos taikė vietos darbuotojai (to sprendimo 1046 konstatuojamoji dalis). Pasak Komisijos, vietos darbuotojams buvo leista bendrojo taikymo priemones pritaikyti prie vietos sąlygų „visiems maršrutams pasaulio mastu“, kiek tai susiję su papildomais mokesčiais ir atsisakymu mokėti komisinius (to sprendimo 876, 889 ir 890 konstatuojamosios dalys ir 1323 išnaša).

289 Viena vertus, vietos darbuotojai gaudavo buveinės nurodymus dėl papildomų mokesčių taikymo ir teikdavo jai ataskaitas (žr. 171, 226, 233, 284, 381, 584 ir 594 konstatuojamąsias dalis). Taigi jie gaudavo įpareigojimus buveinių lygmeniu priimamais sprendimais. Ginčijamo sprendimo 237 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad vidaus elektroniniame laiške *Qantas* darbuotojas nurodė, kad beveik visi vežėjai Honkonge išreiškė ketinimą sekti CPA pavyzdžiu, tačiau *Qantas* ir keletas vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, taip pat ieškovės, pranešė, kad prieš imdamiesi tokių pat veiksmų turi paprašyti nurodymų iš centrinės administracijos. Ginčijamo sprendimo 295 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į 2003 m. sausio 23 d. Singapūre vykusio BAR KP susitikimo protokolą, kuriame nurodyta, kad „vežėjai nariai komentavo kuro indekso didėjimą, tačiau iš buveinių negavo nurodymų didinti [PKM]“. Ginčijamo sprendimo 414 konstatuojamojoje dalyje daroma nuoroda į CPA vietos vadybininko Belgijoje elektroninį laišką, kuriame pasakyta, kad SAC „iš pradžių patvirtino, kad [2004 m. spalio 1 d. taip pat padidins

PKM], tačiau vėliau centrinė administracija jai priminė, kad tai turėtų būti padaryta nuo [2004 m.] spalio 4 d.“; dėl šios datos prieš tai buvo kelis kartus bendrauta buveinių lygmeniu (406, 410 ir 411 konstatuojamosios dalys).

290 Kita vertus, remiantis ginčijamu sprendimu galima teigti, kad derinimas vietos lygmeniu dažnai vykdavo iš karto po buveinių lygmeniu padarytų pranešimų. Pavyzdžiui, po 1999 m. gruodžio 28 d. *Lufthansa* pranešimo apie įvedamą PKM (138 konstatuojamoji dalis) šis klausimas 2000 m. sausio 10, 13 ir 19 d. buvo nagrinėjamas Honkonge (147–149 konstatuojamosios dalys) ir tą patį mėnesį Indijoje (151 ir 152 konstatuojamosios dalys). Tą patį galima pasakyti ir apie 2003 m. vasario 17 d. *Lufthansa* pranešimą (274 konstatuojamoji dalis), po kurio tą pačią dieną buvo bendravimas Kanadoje (291 konstatuojamoji dalis) ir Tailande (298 konstatuojamoji dalis) bei rytojaus dieną Singapūre (296 konstatuojamoji dalis). Tas pats nutiko ir po 2004 m. rugsėjo 21 d. *Lufthansa* pranešimo (409–411 konstatuojamosios dalys), po kurio tą pačią dieną buvo bendravimas Honkonge (431 konstatuojamoji dalis) ir 2004 m. rugsėjo 23 ir 24 d. Šveicarijoje (426 ir 427 konstatuojamosios dalys).

291 Ieškovės atsako darydamos nuorodą į kitur tame pagrinde išdėstytus argumentus, kuriais neigia dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą. Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad vieno ir tęstinio pažeidimo egzistavimo ir jo apimties konstatavimas skiriasi nuo klausimo, ar atsakomybė už tą pažeidimą visiškai, ar iš dalies priskiriama įmonei. Dėl tos priežasties, kadangi ieškovės nepaaiškino, kaip įrodymas, kad jos nedalyvavo darant vieną pažeidimą, galėtų taip pat įrodyti, kad ginčijamo kartelio organizavimo keliais lygmenimis konstatavimas yra klaidingas, nuorodą į tuos argumentus reikia atmesti kaip nereikšmingą.

292 Trečia, dėl ginčijamo sprendimo 890 konstatuojamojoje dalyje konstatuotos vežėjų galimybės sudaryti sutartis dėl pajėgumų pakanka pažymėti, kad tas konstatavimas neturi ieškovių jam priskiriamo tikslo. Tiek remiantis tos konstatuojamosios dalies formuluote, tiek jos tikslu ir kontekstu, galima teigti, kad joje kalbama ne apie atskirų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, atsakomybę už vieną ir tęstinį pažeidimą, o apie to pažeidimo egzistavimą, kurio ieškovės šioje dalyje neneigia. Iš tiesų toje konstatuojamojoje dalyje aiškiai kalbama apie „vieno ir tęstinio pažeidimo egzistavimą“. To sprendimo 112, 885–887 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad Komisija siekė įrodyti, jog trečiosiose šalyse vykę bendravimo epizodai arba bendravimas dėl maršrutų, kuriais vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, nevežė ir negalėjo tiesiogiai vežti, turėjo reikšmės įrodinėjant vieno ir tęstinio pažeidimo arba pasaulinio masto kartelio egzistavimą.

293 Bet kuriuo atveju ieškovių kritiką reikia atmesti, nes ji išimtinai grindžiama aplinkybe, jog tam tikros trečiųjų šalių konkurencijos institucijos nekonstatavo, kad ieškovės turėjo galimybę sudaryti sutartis dėl pajėgumų maršrutuose į atitinkamas jų šalis. Iš tiesų skirdama sankciją už neteisėtą įmonės veiklą, net ir susijusią su tarptautiniu karteliu, Komisija siekia apsaugoti laisvą konkurenciją vidaus rinkoje. Tačiau dėl Sąjungos lygiu saugomų teisinių vertybių ypatybių Komisijos, remiantis jos įgaliojimais šioje srityje, pateikti vertinimai gali labai skirtis nuo trečiųjų valstybių valdžios institucijų pateiktų vertinimų (2006 m. birželio 29 d. Sprendimo *Showa Denko / Komisija*, C-289/04 P, EU:C:2006:431, 55 punktas ir 2012 m. vasario 2 d. Sprendimo *Dow Chemical / Komisija*, T-77/08, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:47, 102 punktas). Beje, viešojoje tarptautinėje teisėje neegzistuoja principas ar susitarimas, pagal kuriuos Komisija, inkriminuodama neteisėtus veiksmus pagal Sąjungos konkurencijos teisę, galėtų būti įpareigota atsižvelgti į trečiosios valstybės konkurencijos srityje kompetentingų valdžios institucijų pateiktus vertinimus (2012 m. vasario 2 d. Sprendimo *Dow Chemical / Komisija*, T-77/08, nepaskelbtas Rink., EU:T:2012:47, 102 punktas).

294 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad šį prieštaravimą reikia atmesti.

2) Dėl antrojo prieštaravimo, siejamo su klaidingais konstatavimais dėl vieno pažeidimo pobūdžio

295 Ieškovės teigia, kad ginčijamo sprendimo 872–884 konstatuojamosiose dalyse nurodyti šeši veiksniai (t. y. vienas antikonkurencinis tikslas, viena prekė arba paslauga, dalyvaujančios įmonės, vienas pažeidimas, lygiagrečiai aptarti epizodai ir dalyvavimas pažeidimo epizoduose) yra nepakankami, kad būtų įrodytas ryšys tarp visų ginčijamo sprendimo 4 punkte išvardytų veiksmų, nesusijusių su ginčijamo kartelio „branduoliu“ ar „maža grupe“.

296 Reikia priminti, kad SESV 101 straipsnio 1 dalyje numatytas principinis draudimas gali būti pažeistas ne tik atskiru veiksmu, bet ir keliais veiksmais arba tęstiniu elgesiu, nors vienas ar keli šių kelių veiksmų ar tęstinio elgesio epizodai taip pat galėtų būti pripažinti atskiru tos nuostatos pažeidimu. Taigi, jei įvairiais veiksmais vykdomas „bendras planas“, nes siekiama vieno tikslo – iškreipti konkurenciją vidaus rinkoje, Komisija turi teisę priskirti atsakomybę už tokius veiksmus, remdamasi dalyvavimu darant visą pažeidimą (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

297 Vertinant, ar tai vienas pažeidimas ir ar yra bendras planas, aplinkybė, kad įvairiais įmonių veiksmais vykdomas „bendras planas“, nes siekiama vieno tikslo – iškreipti konkurenciją vidaus rinkoje, turi lemiamos reikšmės. Atliekant tokį vertinimą, bent dalinis suinteresuotųjų įmonių tapatumas (šiuo klausimu žr. 2013 m. rugsėjo 13 d. Sprendimo *Total Raffinage Marketing / Komisija*, T-566/08, EU:T:2013:423, 265 ir 266 punktus ir nurodytą jurisprudenciją), taip pat įvairūs nagrinėjamų veiksmų ir elgesio materialiniai, geografiniai ir laiko sutapimai gali turėti reikšmės.

298 Tai pasakytina būtent apie aptariamų prekių ir paslaugų tapatumą, apie įgyvendinimo priemonių tapatumą, apie įmonių vardu veikusių fizinių asmenų tapatumą ir nagrinėjamų veiksmų geografinės taikymo srities tapatumą (2013 m. gegužės 17 d. Sprendimo *Trelleborg Industrie ir Trelleborg / Komisija*, T-147/09 ir T-148/09, EU:T:2013:259, 60 punktas).

299 Remiantis jurisprudencija, šie aspektai turi būti vertinami kaip visuma (2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Masco ir kt. / Komisija*, T-378/10, EU:T:2013:469, 58 punktas).

300 Nagrinėjamu atveju ginčijamo sprendimo 872–883 konstatuojamosiose dalyse Komisija nustatė šešis veiksnius ir padarė išvadą, kad ginčijami veiksmai susiję su vienu pažeidimu. Pirma, tai vieno antikonkurencinio tikslo egzistavimas (872–876 konstatuojamosios dalys), antra – faktas, kad tie veiksmai susiję su ta pačia paslauga (877 konstatuojamoji dalis), trečia – į įvairius nagrinėjamus veiksmus įsitraukusių įmonių tapatumas (878 konstatuojamoji dalis), ketvirta – aspektas, kad tai vienas pažeidimas (879 konstatuojamoji dalis), penkta – aplinkybė, kad diskusijos, kuriose dalyvavo kaltinami vežėjai, vyko tuo pačiu metu (880 konstatuojamoji dalis), ir, šešta – daugumos vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavimas visose trijose vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamosiose dalyse (881–883 konstatuojamosios dalys).

301 Ginčijamo sprendimo 900 konstatuojamojoje dalyje Komisija šiuos veiksnius papildė aplinkybe, kad tie patys asmenys dalyvavo darant skirtingus nagrinėjamus veiksmus.

302 Pirma, dėl vieno antikonkurencinio tikslo egzistavimo reikia pasakyti, kad remiantis ginčijamo sprendimo 872 konstatuojamąja dalimi galima tvirtinti, jog tas tikslas vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, atveju buvo „kliudymas konkurencijai krovinių vežimo sektoriuje EEE derinant veiksmus tarifų nustatymo srityje, kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugų teikimu, panaikinant konkurenciją dėl PKM ir PSM nustatymo, dydžio ir periodiškumo bei [atsisakymo mokėti komisinius]“.

303 Dėstydamos šį prieštaravimą ieškovės tik iš dalies ginčija šį vertinimą. Jos teigia, kad trečiosiose šalyse vykusių bendravimo epizodų vienintelis tikslas buvo sudaryti sąlygas vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, laikytis vietos teisės aktų. Be to, jos teigia, kad kiti veiksmai buvo susiję su diskusijomis, vykusiomis pagal teisėtus bendradarbiavimo susitarimus, kaip antai dvišalį aljansą su *Lufthansa*, WOW aljansą ar *Star Cargo* aljansą.

304 Reikia pažymėti, kad ieškovės nepateikia jokių įrodymų tam užginčijimui pagrįsti ir iš esmės apsiriboja bendra nuoroda į kitur tame pagrinde išdėstytus argumentus, kuriuose neigia dalyvavusios darant vieną ir tęstinį pažeidimą. Tie argumentai bus analizuojami nagrinėjant kitas šio pagrindo dalis.

305 Antra, ieškovės teigia, kad egzistuoja ne pasaulinė visų krovinių vežimo paslaugų rinka, o daugybė susijusių rinkų.

306 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad taikant SESV 101 straipsnio 1 dalį atitinkamą rinką reikia apibrėžti siekiant nustatyti, ar susitarimu gali būti paveikta valstybių narių tarpusavio prekyba ir ar jo tikslas arba poveikis yra konkurencijos vidaus rinkoje trukdymas, ribojimas arba iškraipymas. Taigi Komisija turi pareigą apibrėžti atitinkamą rinką pagal SESV 110 straipsnio 1 dalį priimtame sprendime tik tuomet, kai be tokio apibrėžimo neįmanoma nustatyti, ar susitarimas, įmonių asociacijų sprendimas arba suderinti veiksmai gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir ar jų tikslas arba poveikis yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas bendrojoje rinkoje (žr. 2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *InnoLux / Komisija*, T-91/11, EU:T:2014:92, 129 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

307 Vis dėlto nagrinėjamu atveju ieškovės neteigia, kad buvo neįmanoma nustatyti, ar vienu ir tęstiniu pažeidimu buvo siekta riboti ar iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje, ir kad jis galėjo daryti įtaką valstybių narių prekybai, prieš tai neapibrėžus atitinkamos rinkos.

308 Tokiomis aplinkybėmis negalima teigti, kad reikėjo apibrėžti atitinkamą rinką, kad būtų galima nustatyti, ar vienas ir tęstinis pažeidimas galėjo padaryti įtaką valstybių narių prekybai. Taigi ginčijamo sprendimo 74 konstatuojamojoje dalyje Komisija pagrįstai nurodė, kad neprivalo apibrėžti tos rinkos, ir vėliau to nedarė.

309 Ginčijamo sprendimo 877 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat pagrįstai nustatė, kad „susitarimai buvo susiję su krovinių vežimo oro transportu paslaugų teikimu ir tarifų už jas nustatymu“, ir padarė nuorodą į „vieną paslaugą ir (arba) prekę“.

310 Esant tokiems SESV 101 straipsnio pažeidimams, kaip nagrinėjamas šioje byloje, atitinkamas rinkas iš tikrųjų apibrėžia būtent kartelio susitarimai ir jo veikla (šiuo klausimu žr. 2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *InnoLux / Komisija*, T-91/11, EU:T:2014:92, 131 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

311 Vis dėlto, kaip nustatyta šio sprendimo 205 ir 288 punktuose, Komisija nusprendė, kad papildomi mokesčiai yra bendro taikymo priemonės, kurios turi būti taikomos „visiems maršrutams pasaulio mastu“, ir kad atsisakymas mokėti komisinius „taip pat yra bendro pobūdžio“.

312 Darytina išvada, kad ginčijamo kartelio nariai patys apibrėžė prekes ar paslaugas, apie kurias diskutavo ir dėl kurių derino veiksmus, į diskusijas įtraukdami krovinių vežimo paslaugas neatsižvelgiant į jų išvykimo ar kilmės vietą, nebent tai darė atlikdami tikslinimus pagal vietos sąlygas (ginčijamo sprendimo 1323 išnaša).

313 Taigi krovinių vežimo paslaugas Komisija pagrįstai kvalifikavo kaip „vieną paslaugą“, kaip ji jas apibrėžė ginčijamo sprendimo 14–18 konstatuojamosiose dalyse.

314 Trečia, ieškovės teigia, kad, be bendravimo ginčijamo kartelio „mažoje grupėje“ epizodų, didžioji dalis ginčijamų veiksmų buvo susiję su labai skirtingomis įmonėmis. Kaip pavyzdį jos nurodo Honkonge vykusius ir ginčijamame sprendime nurodytus bendravimo epizodus, kuriuose dalyvavo penkiasdešimt įmonių, iš kurių tik keturiolika buvo pripažintos atsakingos už vieną ir tęstinį pažeidimą.

315 Šiuo klausimu galima teigti, kad ginčijamo sprendimo 878 ir 881–883 konstatuojamosiose dalyse Komisija konstatavo, kad didelė dalis įmonių dalyvavo skirtinguose vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose. Iš tiesų, viena vertus, visi vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavo su PKM susijusiame epizode ir, kita vertus, beveik visi vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavo kituose dviejuose epizoduose.

316 Honkonge vykusių bendravimo epizodų pavyzdys nepaneigia šio konstatavimo, nes tam tikrų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, nedalyvavimas tuose bendravimo epizoduose neprieštarauja įrodymui, kad jie dalyvavo trijuose vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose ar keliuose iš jų. Dėl argumento, kad tuose bendravimo epizoduose dalyvavusių vežėjų skaičius, kuris yra didesnis už vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, skaičių, liudija neteisėtų veiksmų dalyvių įvairovę, reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 297 ir 298 punktuose nurodyta jurisprudencija, su įvairiais ginčijamais veiksmais susijusių įmonių tapatumas yra ne būtina sąlyga siekiant tuos veiksmus kvalifikuoti kaip vieną ir tęstinį pažeidimą, o tik vienas iš požymių, į kuriuos turi atsižvelgti Komisija, siekdama nustatyti, ar egzistuoja bendras planas (žr. 2013 m. rugsėjo 16 d. Sprendimo *Masco ir kt. / Komisija*, T-378/10, EU:T:2013:469, 32 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Be to, reikia pasekti Komisijos pavyzdžiu ir pažymėti, kad šis argumentas neprieštarauja tam, kad aptariamais vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmais buvo siekiama vietos lygmeniu įgyvendinti buveinių lygmeniu priimtus sprendimus pagal ginčijamo sprendimo 107, 1046 ir 1300 konstatuojamosiose dalyse aprašytą kelių lygių sistemą.

317 Ketvirta, ieškovės iš esmės priekaištauja Komisijai, kad, kiek tai susiję su vieno ir tęstinio pažeidimo pobūdžiu, ši neatsižvelgė į derinimų, kurie buvo reikalingi dėl vietos reglamentavimo konteksto arba buvo atliekami teisėtų aljansų viduje, ypatumus. Šitaip ieškovės tik pakartoja argumentus, kurie buvo pateikti jų išdėstytai kritikai dėl vieno antikonkurencinio tikslo egzistavimo pagrįsti. Todėl juos reikia atmesti dėl tų pačių priežasčių.

318 Ieškovė, be kita ko, tvirtina, kad atsisakymas mokėti komisinius skiriasi nuo kitų vieno pažeidimo epizodų tuo, kad jis atsirado dėl viešų vežėjų ir ekspeditorių nesutarimų dėl tipinių sąlygų aiškinimo, priešpastatant jį „saujos vežėjų vykdytam slaptam [PKM ir PSM] derinimui“.

319 Šiuo klausimu remiantis ginčijamo sprendimo 675–702 konstatuojamosiomis dalimis galima aiškiai teigti, kad klausimą dėl komisinių už papildomus mokesčius mokėjimo vežėjai ir ekspeditoriai teisiškai aiškino skirtingai. Šis nesutarimas buvo susijęs būtent su tam tikrų tipinių sąlygų, turėjusių įtvirtinti pareigą mokėti komisinius, aiškinimu. Tačiau vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, neapsiribojo bendros pozicijos šiuo klausimu apibrėžimu, kad ją koordinuotai gintų kompetentinguose teismuose arba kolektyviai platintų valdžios institucijoms ir kitoms profesinėms asociacijoms. Atvirkščiai, vežėjai derino veiksmus daugiašaliu lygmeniu susitardami atsisakyti derėtis dėl komisinių mokėjimo su ekspeditoriais ir suteikti jiems papildomų mokesčių nuolaidas. Taigi ginčijamo sprendimo 695 konstatuojamojoje dalyje Komisija rėmėsi 2005 m. gegužės 19 d. elektroniniu laišku, kuriame *Swiss* regioninis vadovas Italijoje nurodo, kad „visi [2005 m. gegužės 12 d. vykusio susitikimo dalyviai] patvirtino valią nepriimti atlygio už PKM ir (arba) PSM“. Ginčijamo sprendimo 696 konstatuojamojoje dalyje pateikiamas 2005 m. liepos 14 d. elektroninis laiškas, kuriame CPA nurodo, kad „visi [išvakarėse vykusio susitikimo dalyviai] dar kartą patvirtino tvirtą ketinimą nesutikti derėtis dėl“ komisinių mokėjimo“. Taip pat ginčijamo sprendimo 700 konstatuojamojoje dalyje Komisija paminėjo vidinį elektroninį laišką, kuriame *Cargolux* darbuotoja informavo centrinę administraciją apie rengiamą susitikimą „su visais Barselonos oro uoste veikiančiais [vežėjais]“ ir nurodė, kad „laikantis bendros nuomonės, mes neturėtume mokėti komisinių už papildomus mokesčius“.

320 Remiantis ginčijamu sprendimu taip pat galima teigti, kad keli vežėjai dvišaliu pagrindu keitėsi informacija, kad abipusiai įsitikintų nuolatiniu atsisakymu mokėti komisinius, dėl kurio buvo iš anksto susitarta. Kaip pavyzdys to sprendimo 688 konstatuojamojoje dalyje aprašomas 2006 m. vasario 9 d. pokalbis telefonu, per kurį *Lufthansa* paklausė AF, ar šios nuomonė dėl atsisakymo mokėti komisinius liko nepakitusi.

321 Taigi atsisakymo mokėti komisinius tikslas skiriasi nuo viešo teisinio ginčo, apie kurį kalba ieškovės. Tačiau, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 874 ir 899 konstatuojamosiomis dalimis, atsisakymas mokėti komisinius sustiprino derinimą dėl papildomų mokesčių. Iš tikrųjų, pasak Komisijos, jis buvo aiškinamas kaip suderintas atsisakymas suteikti ekspeditoriams papildomų mokesčių nuolaidas, taip siekiant sudaryti sąlygas vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, „išlaikyti netikrumo dėl tarifų nustatymo kontrolę, kurią galėjo sukelti konkurencija dėl komisinių mokėjimo [per derybas su ekspeditoriais]“ (874 konstatuojamoji dalis), ir taip nekonkuruoti dėl papildomų mokesčių (879 konstatuojamoji dalis). Taigi ieškovių argumentas, kuriame atsisakymo mokėti komisinius viešumas priešpastatomas PKM ir PSM derinimo slaptumui, nepagrįstas faktais.

322 Tuo remiantis darytina išvada, kad taip pat reikia atmesti ieškovių dublike prašomą proceso organizavimo priemonę, kuria siekiama šiam argumentui pagrįsti išsireikalauti pateikti parašyme atleisti nuo baudos ar ją sumažinti pateiktus parodymus, kurie gali būti susiję su ginčijamame sprendime pateiktu įtariamo „branduolio“ aprašymu. Iš tiesų nereikia papildyti Bendrojo Teismo turimos informacijos, kad būtų galima atsakyti į argumentus, kuriais ieškovės neigia ginčijamame sprendime pateiktą vieno pažeidimo apibūdinimą (žr. šio sprendimo 126 punktą).

323 Penkta, ieškovės teigia, kad jos nesusijusius su ginčijamo sprendimo 880 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateiktais lygiagrečiai aptariamais pažeidimo elementų pavyzdžiais. Šis teiginys susijęs su ieškovių dalyvavimu darant vieną ir tęstinį pažeidimą, o ne su to pažeidimo egzistavimu. Taigi remiantis šio sprendimo 291 punkte išdėstytais argumentais, jis neturi reikšmės nagrinėjant šį prieštaravimą.

324 Šešta, ieškovės teigia, kad vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavimas viename ar keliuose vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose savaime neįrodo, kad tie epizodai yra susiję. Reikia konstatuoti, kad šis argumentas nereikšmingas, nes vieno ir tęstinio pažeidimo konstatavimą Komisija grindė ne šia aplinkybe, o šio sprendimo 300 punkte primintų požymių visuma, kurios pakankamumo dėstydamos šį prieštaravimą ieškovės tinkamai neužginčijo.

325 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad šį prieštaravimą reikia atmesti.

3) Dėl trečiojo prieštaravimo, siejamo su klaidingais konstatavimais dėl pažeidimo tęstinumo

326 Ieškovės priekaištauja Komisijai, kad ši nepakankamai pagrindė pažeidimo tęstinumą. Taigi ginčijamo kartelio nariai dalyvavo tik darant atskirus ir pavienius vietos ar regiono masto veiksmus.

327 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

328 Reikia konstatuoti, kad dėstydamos šį prieštaravimą ieškovės tik pakartoja argumentus dėl ginčijamo kartelio geografinės apimties, kurie jau buvo išnagrinėti ir atmesti analizuojant šios dalies pirmąjį prieštaravimą. Be to, nors remiantis ginčijamo sprendimo 4 punktu galima teigti, kad bendravimo epizodai, kuriais rėmėsi Komisija, siekdama įrodyti vieno ir tęstinio pažeidimo egzistavimą, vyko visu pažeidimo laikotarpiu ir kad jais buvo siekiama vieno antikonkurencinio tikslo (žr. šio sprendimo 302–304 bei 439 ir 467 punktus), ieškovės tik pateikia bendrą nuorodą į ginčijamų bendravimo epizodų atskirumą ir pavienį pobūdį ir nenurodo jokio laikotarpio, kuriuo aptariamas vienas pažeidimas buvo nutrauktas.

329 Taigi reikia atmesti šį prieštaravimą ir dėl tos priežasties – visą šią dalį.

b) Dėl antros dalies, siejamos su klaidomis vertinant veiksmus, priskiriamus dvišaliam aljansui su „Lufthansa“

330 Šioje dalyje ieškovės remiasi 1996 m. sausio 16 d. Komisijos sprendimu 96/180/EB dėl procedūros pagal [SESV 101 straipsnį] ir EEE susitarimo 53 straipsnį (IV/35.545 – LH/SAS) (OL L 54, 1996, p. 28, toliau – 1996 m. išimtis). Tame sprendime bendram aljanso susitarimui, pagal kurį *Lufthansa* ir ieškovės susitarė dėl bendros tarifų politikos pasaulio mastu ir dėl kaip įmanoma platesnės jų krovinių vežimo paslaugų integracijos, buvo pritaikyta SESV 101 straipsnio1 dalyje nustatyto draudimo išimtis. Ieškovės teigia, kad Komisija, atsižvelgdama į šią išimtį, turėjo iš visų prieš jas surinktų požymių visumos pašalinti jų dvišalius bendravimo su *Lufthansa* epizodus, kurie nurodyti ginčijamo sprendimo 223, 597, 618–620 ir 673 konstatuojamosiose dalyse.

331 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

332 Kaip galima teigti remiantis tiek ginčijamo sprendimo 791 ir 792 konstatuojamosiomis dalimis, tiek Komisijos Bendrajam Teismui pateiktais raštais, siekiant įrodyti ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą, šioms nebuvo priekaištaujama dėl jų dvišalio bendravimo su *Lufthansa*, nes tam bendravimui buvo taikoma 1996 m. išimtis. Remiantis tos išimties 24 ir 28 konstatuojamosiomis dalimis, pažymėtina, kad ieškovių ir *Lufthansa* aljansas buvo plačios apimties, „[nes šalys] ketino pasaulio lygmeniu sukurti integruotą transporto sistemą, kuriai būtų

taikoma <…> bendra tarifų politika“, būtent kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugomis. Beje, šalys sutaria, kad dvišalis ieškovių ir *Lufthansa* bendravimas dėl PKM ir PSM priskiriamas prie aljanso, kuriam taikoma išimtis.

333 Siekiant atsakyti į šią dalį reikia išnagrinėti, ar, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1251 ir 1258 išnašomis, ginčijamo sprendimo 223, 618 ir 620 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai įrodo, kad buvo atliekami į 1996 m. išimties taikymo sritį nepatenkantys veiksmai, reiškiantys, jog ieškovės dalyvavo derinant daugiašalius veiksmus WOW aljanso viduje, arba, kiek tai susiję su 673 konstatuojamąja dalimi, antikonkurenciniuose bendravimo su kitais konkurentais nei *Lufthansa*, epizoduose. Atvirkščiai, kadangi siekdama įrodyti ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą Komisija nesiremia nei ginčijamo sprendimo 597 konstatuojamojoje dalyje nurodytu 2001 m. spalio 2 d. bendravimo epizodu, nei to sprendimo 619 konstatuojamojoje dalyje nurodytu 2003 m. sausio 13 d. bendravimo epizodu, reikia kaip nereikšmingus atmesti jų argumentus šiuo klausimu ir analizėje apsiriboti ginčijamo sprendimo 223, 618, 620 ir 673 konstatuojamosiose dalyje nurodytais bendravimo epizodais.

334 Pirma, ginčijamo sprendimo 223 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie 2002 m. balandžio 3 ir 11 d. vidinį *Lufthansa* susirašinėjimą elektroniniais laiškais. Tame susirašinėjime *Lufthansa* praneša, viena vertus, apie nepalankią SAC nuomonę dėl PKM įvedimo ir, kita vertus, apie ieškovių santykinį polinkį bendradarbiauti. Ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje Komisija teigia, kad šis aspektas pagrindžia konstatavimą, kad ieškovės dalyvavo derindamos veiksmus WOW aljanso viduje, kiek tai susiję su PKM.

335 Šiuo klausimu reikia pasekti ieškovių pavyzdžiu ir konstatuoti, kad remiantis aptariamais elektroniniais laiškais negalima tvirtinti, kad dėl PKM jos bendravo su SAC. Beje, negalima teigti, kaip tai daro Komisija atsakymuose į Bendrojo Teismo rašytu pateiktus klausimus, kad lygindama ieškovių ir SAC, kurios iš tiesų priklauso WOW aljansui, bendradarbiavimą *Lufthansa* neišvengiamai darė nuorodą veikiau į ieškovių bendradarbiavimą to aljanso, o ne aljanso, kuriam taikoma 1996 m. išimtis, viduje.

336 Priešingai, nei teigia Komisija atsakymuose į Bendrojo Teismo raštu pateiktus klausimus, daugelio vežėjų, taip pat ieškovių ir *Lufthansa*, 2002 m. balandžio mėn. sprendimas įvesti PKM (ginčijamo sprendimo 209 ir 210 konstatuojamosios dalys) negali lemti kitokio pasikeitimo elektroniniais laiškais aiškinimo, nei pateiktas šio sprendimo 335 punkte. Viena vertus, ieškovės nenurodytos tarp ginčijamo sprendimo 209 ir 210 konstatuojamosiose dalyse nurodytų vežėjų, kaip dalyvavusios diskusijoje dėl PKM, ir būtent dėl jo įvedimo iš naujo 2002 m. pradžioje. Kita vertus, remiantis aplinkybe, kad 2002 m. balandžio mėn. ieškovės taip pat įvedė PKM, negalima daryti išvados, kad prieš pat tai jos bendravo su *Lufthansa* nesilaikydamos 1996 m. išimtyje nustatytų ribų, ypač kiek tai susiję su SAC WOW aljanso viduje. Beje, reikia pažymėti, kad ginčijamame sprendime Komisija nesiremia 209 ir 210 konstatuojamosiose dalyse pateiktais įrodymais, kad įrodytų, jog ieškovės dalyvavo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

337 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia daryti išvadą, kad ginčijamo sprendimo 223 konstatuojamojoje dalyje pateiktais įrodymais nesiekiama įrodyti, kad ieškovės dalyvavo derinant PKM WOW aljanso viduje; jais tik įrodomas ieškovių ir *Lufthansa* bendravimas PKM klausimu. Atsižvelgiant į šių bendravimo epizodų pobūdį ir faktinių aplinkybių susiklostymo datą taikytą 1996 m. išimtį, šie įrodymai turi būti laikomi neturinčiais jokios įrodomosios vertės.

338 Antra, ginčijamo sprendimo 618 ir 620 konstatuojamosiose dalyse minimi būtent įvairūs vidiniai nuo 2002 m. lapkričio mėn. pabaigos iki 2003 m. kovo mėn. pradžios siųsti *Lufthansa* laiškai dėl Honkonge taikomo PSM dydžio. Ginčijamo sprendimo 792 konstatuojamojoje dalyje Komisija teigia, kad šiais įrodymais patvirtinama, kad ieškovės derino PSM dydį su WOW aljanso nariais. Ieškovės ginčija Komisijos vertinimus dėl dviejų elektroninių laiškų, išsiųstų 2002 m. gruodžio 5 d. ir 2003 m. kovo 5 d.

339 2002 m. gruodžio 5 d. pirmąjį elektroninį laišką išsiuntęs *Lufthansa* atsakingas asmuo Honkonge jame pažymėjo, kad per neseniai vykusį BAR KP susitikimą dauguma vežėjų nurodė, kad paseks CPA pavyzdžiu ir palaikys prašymą leisti sumažinti PSM. Paskui šis atsakingas asmuo prašė savo pašnekovo „pakalbėti konkrečiai su [ieškovių], [AF] ir [*Japan Airlines*] atsakingais asmenimis ir išsiaiškinti, ar jie pakeis nuomonę ir paseks [*Lufthansa*] pavyzdžiu nemažinti [PSM]“, taip pat „įtikinti [SAC] ir [KLM], nes abu [vežėjai] dar nenusprendė, ar keis taikomą PSM“, ir siūlė tai padaryti „per WOW [aljanso] susitikimą ateinančią savaitę“ (žr. 618 konstatuojamąją dalį).

340 Remiantis tuo elektroniniu laišku galima teigti, kad ieškovės dalyvavo aptariamame BAR KP susitikime ir kad šia proga pasidalijo su kitais vežėjais nuomone apie pasiūlymą peržiūrėti PSM dydį; beje, Bendrajame Teisme jos to neneigė. Todėl šis dokumentas įrodo, kad ieškovės dalyvavo derinant PSM dydžio nustatymą Honkonge su kitais vežėjais nei *Lufthansa* BAR KP viduje. Tokiomis aplinkybėmis tame elektroniniame laiške suformuluotas *Lufthansa* pasiūlymas kelti klausimą dėl PSM dydžio Honkonge per ateinantį WOW aljanso susitikimą turi būti suprantamas atsižvelgiant ne tik į aiškią jo formuluotę, bet ir į daugiašalius bendravimo epizodus šiuo klausimu tuo pačiu laikotarpiu, kuriuose dalyvavo ir *Lufthansa*, ir ieškovės. Tuo remiantis darytina išvada, kad Komisija nepadarė klaidos, kai ginčijamo sprendimo 792 konstatuojamojoje dalyje nurodė, jog tas elektroninis laiškas įrodo, kad WOW aljanso nariai derino PSM dydį.

341 Tiesa, ieškovės pagrįstai atsikerta, kad nėra įrodymų, jog WOW aljanso susitikimas tikrai įvyko ar kad *Lufthansa* pateikė pasiūlymą šiuo klausimu kitiems to aljanso nariams. Vis dėlto tai negali Komisijai kliudyti remtis aptariamu elektroniniu laišku kaip kaltę patvirtinančiu įrodymu, vertinant platesnę požymių visumą. Tai, kad *Lufthansa* norėjo aptarti šį klausimą per WOW aljanso susitikimą, savaime yra požymis, kad to aljanso nariai diskutavo dėl PSM dydžio (šiuo klausimu žr. 2012 m. birželio 29 d. Sprendimo *GDF Suez / Komisija*, T-370/09, EU:T:2012:333, 226 punktą).

342 Antrąjį 2003 m. kovo 5 d. elektroninį laišką išsiuntė *Lufthansa* atsakingas asmuo Honkonge ir jame pašnekovą iš *Lufthansa* informavo, kad „jo pastangos dėl PSM, įdėtos bendraujant su WOW [aljanso] partneriais“, buvo vaisingos, taip pat pateikė naujausią iš ieškovių ir SAC gautą informaciją šiuo klausimu (ginčijamo sprendimo 620 konstatuojamoji dalis). Šis atsakingas asmuo pažymi, kad ieškovės gavo Honkongo valdžios institucijų sutikimą ir kad PSM bus taikomas nuo 2003 m. kovo 14 d.

343 Remiantis šiuo dokumentu galima teigti, kad *Lufthansa* susisiekė su SAC ir ieškovėmis dėl Honkonge taikomo PSM ir kad ji siekė, kad šis bendravimas vyktų WOW aljanso viduje.

344 Tiesa, reikia pažymėti, kad konkretūs šio bendravimo būdai nenurodomi, ypač dėl to, ar jie buvo daugiašaliai, ar ne. Vis dėlto jurisprudencijoje nustatyta, kad nors Komisija privalo pateikti tikslius ir nuoseklius padarytą pažeidimą patvirtinančius įrodymus, kiekvienas Komisijos pateiktas įrodymas nebūtinai turi atitikti šiuos kriterijus dėl kiekvieno pažeidimo epizodo. Tuo remiantis darytina išvada, kad nors aptariamas elektroninis laiškas savaime neįrodo, kad ieškovės dalyvavo daugiašaliuose kontaktuose su SAC ir *Lufthansa* WOW aljanso viduje, vis dėl to

remiantis suformuota jurisprudencija (žr. 2010 m. liepos 1 d. Sprendimo *Knauf Gips / Komisija*, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47 punktą ir nurodytą jurisprudenciją), analizuojant šio pagrindo dešimtą dalį, reikės išnagrinėti, ar kartu su kitais dokumentais šis elektroninis laiškas galėjo sudaryti požymių visumą, leidusią Komisija daryti išvadą, kad taip buvo.

345 Trečia, ginčijamo sprendimo 673 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie 2001 m. spalio 30 d. *Lufthansa* atstovybės Tokijuje darbuotojo vidinį elektroninį laišką, kuriame apgailestaujama, kad *Lufthansa* „praleido progą“, laiku nesiimdama iniciatyvos pateikti prašymą Japonijos valdžios institucijoms dėl PSM, o tai lėmė „užsienio vežėjų aljanso „neryžtingumą“ [nustatyti] 0,10–0,15 euro/kg [dydžio PSM]“ ir tai, kad per tą laiką „Europos sunkiasvoriai“, t. y. AF, KLM, *British Airways* ir ieškovės, pateikė prašymą dėl 500–600 Japonijos jenų už važtaraštį. Toje konstatuojamojoje dalyje taip pat nurodyta, kad to elektroninio laiško adresatas jį persiuntė viduje ir nurodė, kad ir toliau palankiai vertina tai, jog *Lufthansa* pateiktų prašymą dėl 0,15 euro/kg dydžio STS, ir kad yra „įsitikinęs, jog kiti Europos vežėjai paseks tuo pavyzdžiu, kai pranešime, kad mes pirmieji imamės iniciatyvos“.

346 Priešingai, nei teigia ieškovės, šiuose dokumentuose ne tik nurodoma, kad kiti vežėjai pateikė prašymus Japonijos valdžios institucijoms, ir atskleidžiamas *Lufthansa* siekis atsiriboti nuo būtent ieškovių prašomo PSM dydžio. Pirmajame elektroniniame laiške kalbama apie „užsienio vežėjų“ bandymą derinti veiksmus siekiant nustatyti tam tikrą PSM dydį, ir taip nesėkmingas derinimas netiesiogiai susiejamas su kelių Europos vežėjų, taip pat ieškovių, pateiktu prašymu dėl kitokio PSM dydžio. Antrasis elektroninis laiškas atskleidžia *Lufthansa* ketinimą įspėti tuos Europos vežėjus, kad ji pirmoji imsis iniciatyvos ir pateiks pradinį derinimo tikslą atitinkantį prašymą. Taigi ginčijamo sprendimo 673 konstatuojamojoje dalyje nurodyti dokumentai įrodo, kad ieškovės palaikė antikonkurencinius ryšius su kitais vežėjais nei *Lufthansa*.

347 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, viena vertus, reikia daryti išvadą, kad ginčijamo sprendimo 223 konstatuojamojoje dalyje pateiktais duomenimis siekiama įrodyti tik tai, jog ieškovės ir *Lufthansa* bendravo PSM klausimu, todėl remiantis šio sprendimo 337 punkte nurodytais motyvais tuos duomenis reikia pašalinti iš požymių visumos, kurią visą ginčija ieškovės, dėstydamos šio pagrindo dešimtąją dalį. Kita vertus, kadangi to sprendimo 620 konstatuojamojoje dalyje nurodytas elektroninis laiškas savaime neįrodo, kad ieškovės dalyvavo daugiašaliuose bendravimo epizoduose su SAC ir *Lufthansa* WOW aljanso viduje, remiantis šio sprendimo 344 punkte nurodyta jurisprudencija, analizuojant šio pagrindo dešimtą dalį reikės išnagrinėti, ar kartu su kitais dokumentais, įskaitant nurodytuosius to sprendimo 618 ir 673 konstatuojamosiose dalyse, jis vis dėlto gali būti priskirtas požymių visumai, leidusiai Komisija daryti išvadą, kad ieškovės dalyvavo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

c) Dėl trečios dalies, siejamos su klaidomis vertinant 1999 m. vykusį susirašinėjimą elektroniniais laiškais „Star Cargo“ aljanso viduje

348 Ieškovės teigia, kad *Star Cargo* aljansui priklausančių vežėjų, t. y. ieškovių, *Lufthansa*, kitų trijų vežėjų ir *Air Canada*, 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. susirašinėjimą elektroniniais laiškais Komisija klaidingai įtraukė į požymių visumą, skirtą įrodyti jų dalyvavimui darant vieną ir tęstinį pažeidimą arba tai, kad joms apie tą pažeidimą buvo žinoma.

349 Pirma, ieškovės teigia, kad nurodytas bendravimo epizodas, kuriuo siekiama įrodyti jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžią, turi neišvengiamai savaime įrodyti, kad buvo daromas pažeidimas, ir kad ginčijamo sprendimo 921 konstatuojamojoje dalyje Komisija klaidingai teigia, jog aptariamas susirašinėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į bendrą požymių visumos vertinimą.

350 Antra, jos tvirtina, kad aptariamam susirašinėjimui taikoma 1996 m. išimtis, nes tuo laikotarpiu vienas ir tęstinis pažeidimas yra susijęs tik su maršrutais EEE, ir kad jos su *Lufthansa* buvo vienintelės tuos maršrutus vykdančios aljansui priklausančios vežėjos. Be to, ieškovių teigimu, tą susirašinėjimą taip pat pateisina *Star Cargo* aljansas; bet kuriuo atveju tam susirašinėjimui taikoma išimtis pagal rūšis, numatyta 1987 m. gruodžio 14 d. Tarybos reglamente (EEB) Nr. 3975/87, nustatančiame konkurencijos taisyklių taikymo oro transporto sektoriaus įmonėms tvarką (OL L 374, 1987, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 262).

351 Trečia, jos teigia, kad tas susirašinėjimas nerodo objektyvaus ryšio su vienu ir tęstiniu pažeidimu. Taip yra atsižvelgiant į šių bendravimo epizodų aplinkybes, pasižyminčias IATA rezoliucija dėl PKM mechanizmo nustatymo, tuo, kad aptariamas susirašinėjimas aljanso viduje buvo atskiras atvejis ir jis buvo netrukus nutrauktas, ir tuo, kad jos su *Lufthansa* buvo vienintelės tame susirašinėjime dalyvavusios vežėjos, kurioms ginčijamame sprendime buvo pateiktas prieštaravimas dėl jo. Ieškovės priduria, kad aptariamame susirašinėjime dalyvavęs *SAS Cargo* darbuotojas nedalyvavo nė viename kitame ginčijamame bendravimo epizode. Galiausiai jos pažymi, kad aptariamas susirašinėjimas atskleidžia ne daugiau kaip susitarimą su vežėju nenustatyti PKM, kurio jos iš tikro nesilaikė, nes pritarė *Lufthansa* pozicijai, apie kurią joms buvo pranešta vėliau.

352 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

353 Iš pradžių reikia konstatuoti, kad šioje dalyje ieškovės ginčija ne tik aptariamų elektroninių laiškų įrodomąją vertę. Iš tikrųjų jos kelia klausimą dėl ginčijamo sprendimo 1148 konstatuojamojoje dalyje Komisijos nustatytos jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą datos, kuri sutampa su aptariamo susirašinėjimo elektroniniais laiškais data, t. y. 1999 m. gruodžio 13 d.

354 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 344 punktu, tam, kad būtų įrodytas SESV 101 straipsnio 1 dalies pažeidimas, reikia, kad Komisija pateiktų svarių, tikslių ir nuoseklių įrodymų. Tačiau ne kiekvienas Komisijos pateiktas įrodymas būtinai turi atitikti šiuos kriterijus kiekvieno pažeidimo epizodo atveju. Pakanka, kad šį reikalavimą atitiktų visi bendrai vertinami požymiai, kuriais remiasi ši institucija (2010 m. liepos 1 d. Sprendimo *Knauf Gips / Komisija*, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47 punktas). Priešingai, nei teigia ieškovės, šie principai taip pat taikomi nustatant jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžią (šiuo klausimu žr. 2014 m. gegužės 21 d. Sprendimo *Toshiba / Komisija*, T-519/09, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:263, 175–179 punktus ir 2014 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Hansen & Rosenthal ir H&R Wax Company Vertrieb / Komisija*, T-544/08, nepaskelbtas Rink., EU:T:2014:1075, 166–179 punktus).

355 Šiuo atveju ginčijamo sprendimo 135 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad aptariamas susirašinėjimas prasidėjo *Lufthansa*, kitų trijų vežėjų ir *Air Canada* skirtu ieškovių elektroniniu laišku. Tame laiške ieškovės, išreikšdamos abejonių, klausė, ar jos ketina nustatyti PKM, nes kuro kaina viršijo IATA rezoliucijos dėl PKM nustatymo projekte nustatytą vadinamąją ribinę vertę. Atsakymuose vežėjas pritarė ieškovėms, o *Lufthansa* savo ruožtu pažymėjo:

„mes šį kartą taip pat delsiame imtis iniciatyvos. Jei kiti didieji mūsų konkurentai nuspręs to imtis, mes paseksime jų pavyzdžiu, tačiau skirtingai ir ne taip centralizuotai.“

356 Remiantis tuo susirašinėjimu darytina išvada, kad ieškovės ėmėsi iniciatyvos daugiašaliu pagrindu kreiptis į įvairius vežėjus, kad išsiaiškintų jų ketinimus nustatyti ar nenustatyti PKM. Tuo remiantis taip pat galima teigti, kad aptariamo vežėjo ir *Lufthansa* atsakymuose ieškovės ir kiti adresatai informuojami apie jų ketinimus dėl PKM nustatymo. Beje, ieškovės neneigia, kad, kaip galima teigti remiantis ginčijamu sprendimu, šis bendravimo epizodas vyko jame dalyvavusių vežėjų buveinių lygmeniu.

357 Taip pat reikia pažymėti, kad per du mėnesius nuo pirmojo bendravimo epizodo Suomijoje, Šveicarijoje ir Singapūre vyko kiti bendravimo epizodai, kuriuose dalyvavo ieškovės, tiek buveinių, tiek vietos lygmeniu, o tai liudija siekį derinti PKM daugiašaliu pagrindu. Šie bendravimo epizodai apibūdinti ginčijamo sprendimo 144–146 konstatuojamosiose dalyse ir pagrįsti įrodymais, kurių įrodomosios vertės neįmanoma paneigti (žr. šio sprendimo 438–467, 567–594 ir 602–606 punktus). Šiuose susirašinėjimuose taip pat dalyvavo kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, nei 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. susirašinėjime dalyvavusios šalys, taip pat *Lufthansa* (ginčijamo sprendimo 145 ir 146 konstatuojamosios dalys) ir *Air Canada* (ginčijamo sprendimo 145 konstatuojamoji dalis).

358 Tuo remiantis darytina išvada, kad Komisija nepadarė klaidos, kai nusprendė, jog aptariamas susirašinėjimas elektroniniais laiškais padėjo įrodyti ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą ir taip nustatyti, kad 1999 m. gruodžio 13 d. yra jų dalyvavimo pradžios data.

359 Nė vienas ieškovių argumentas neleidžia paneigti šios išvados.

360 Pirma, ieškovių nurodytos ir šio sprendimo 351 punkte primintos faktinės aplinkybės nepaneigia bendravimo susirašinėjant aptariamais elektroniniais laiškais pobūdžio ir tikslo, taip pat įrodo bendravusių šalių siekį buveinių lygmeniu tartis dėl PKM nustatymo. Konkrečiai kalbant apie aplinkybę, kad aptariamame susirašinėjime dalyvavęs ieškovių darbuotojas nedalyvavo kituose antikonkurenciniuose susirašinėjimuose, reikia pažymėti, jog įvairius ginčijamus veiksmus atlikusių fizinių asmenų tapatumas nėra būtina sąlyga, kad vienas ir tęstinis pažeidimas galėtų egzistuoti.

361 Be to, remiantis šio sprendimo 357 punkte priminta informacija, beveik tuo pat metu, kai vyko aptariamas susirašinėjimas elektroniniais laiškais, ieškovės tuo pačiu klausimu dalyvavo keliuose kituose susirašinėjimuose su kitais vežėjais, taip pat su *Air Canada* ir *Lufthansa*, kurios irgi dalyvavo aptariamame susirašinėjime elektroniniais laiškais. Tokiomis aplinkybėmis ir, priešingai, nei teigia ieškovės, neįtikėtina, kad šis susirašinėjimas išreiškia valią tartis tik *Star Cargo* aljanso viduje.

362 Beje, dėl IATA rezoliucijos projekto reikia pasakyti, kad ieškovės pripažįsta, kad jis nebuvo taikomas per aptariamus susirašinėjimus elektroniniais laiškais. Dėl tos priežasties kompetentingų institucijų atsisakymas, tiesa vėlesnis, jį patvirtinti neturi reikšmės.

363 Galiausiai dėl aptariamu susirašinėjimu elektroniniais laiškais vykdyto veiksmų derinimo poveikio ieškovių elgesiui galimo nebuvimo reikia pažymėti, kad konkretaus veiksmų poveikio suinteresuotosios įmonės elgesiui nebuvimas savaime nėra kliūtis daryti išvadą, kad tas elgesys priskiriamas prie vieno ir tęstinio pažeidimo. Taip pat reikia priminti, kad tokios svarbios informacijos, kokia aptariama ginčijamo sprendimo 144 ir 584 konstatuojamosiose dalyse, atskleidimas pašalina netikrumą dėl konkurento elgesio ateityje ir taip tiesiogiai ar netiesiogiai daro įtaką informacijos adresato strategijai (šiuo klausimu žr. 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Comap / Komisija*, T-377/06, EU:T:2011:108, 70 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Be to, reikia pažymėti, kad jeigu įmonė gauna tokios informacijos ir viešai neatsiriboja nuo aptariamos iniciatyvos arba nepraneša apie ją administracinėms valdžios institucijoms, ji skatina tęsti pažeidimą ir trukdo jį atskleisti (2013 m. gegužės 17 d. Sprendimo *Trelleborg Industrie ir Trelleborg / Komisija*, T-147/09 ir T-148/09, EU:T:2013:259, 68 punktas).

364 Antra, susirašinėjimui aptariamais elektroniniais laiškais netaikoma nei 1996 m. išimtis, nei Reglamente Nr. 3975/87 numatyta išimtis pagal rūšis.

365 Iš karto reikia priminti, kad, atsižvelgiant į SESV 101 straipsnio 1 dalyje įtvirtintą bendrąjį kartelių draudimo principą, nukrypti leidžiančios nuostatos, kaip antai išdėstytos 1996 m. išimtyje ar Reglamente Nr. 3975/87, negali būti aiškinamos plačiai ir taip, kad aktų, kuriuose jos išdėstytos, poveikis viršytų tai, kas reikalinga apsaugoti interesams, kuriuos jomis siekiama užtikrinti (šiuo klausimu žr. 1993 m. balandžio 22 d. Sprendimo *Peugeot / Komisija*, T-9/92, EU:T:1993:38, 37 punktą).

366 Pirmiausia dėl 1996 m. išimties taikymo reikia pažymėti, kad ieškovės nepaaiškina, kaip šešių vežėjų bandymas, kurį patvirtinta pasikeitimas aptariamais elektroniniais laiškais, derinti PKM patenka į aljanso, kuriam taikoma 1996 m. išimtis, veiklos rėmus ir atitinka ieškovių ir *Lufthansa* tikslą pasaulio lygmeniu sukurti integruotą transporto sistemą (žr. šio sprendimo 332 punktą). Šiuo klausimu pažymėtina, kad tvirtinimas, jog *Star Cargo* aljansas yra paprasčiausias 1996 m. išimtyje numatyto aljanso išplėtimas, negalėtų, net jei tai būtų tiesa, lemti 1996 m. išimties teikiamos naudos išplėtimo *Star Cargo* aljansui, nes taip ta išimtis būtų aiškinama išplečiant jos taikymą, o tai prieštarautų ankstesniame punkte primintai jurisprudencijai.

367 Dėl papildomo argumento, kad Komisijos sprendimų dėl ieškovių ir *Lufthansa*, taip pat tarp pastarųjų ir kito vežėjo sudarytų aljansų praktika įrodo, jog tuo metu ji laikėsi požiūrio, kad kitos už EEE teritorijos ribų įsisteigusios pasikeitimo aptariamais elektroniniais laiškais šalys nebuvo nei esamos, nei galimos konkurentės maršrutuose EEE, reikia pažymėti, kad ginčijamo kartelio pasaulinio masto ir vežėjų konkurencinių santykių užginčijimas jau buvo išnagrinėtas ir atmestas nagrinėjant šio pagrindo pirmosios dalies pirmą prieštaravimą (žr. šio sprendimo 279–293 punktus).

368 Jeigu darydamos nuorodą į dėl jų priimtų Komisijos sprendimų praktiką ieškovės ketina remtis teisėtų lūkesčiu apsaugos principu, jos privalo įrodyti, kad kompetentinga administracinės valdžios institucija iš leidžiamų ir patikimų šaltinių suinteresuotajam asmeniui pateikė tikslias, besąlygines ir tikrovę atitinkančias garantijas (šiuo klausimu žr. 2019 m. kovo 5 d. Sprendimo *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 97 punktą). Tačiau tai, kad pradėjusi procedūrą pagal Reglamentą Nr. 3975/87 Komisija nepriėmė ieškovių aljansui, *Lufthansa* ir kitam vežėjui skirto individualaus sprendimo dėl išimties, negali būti laikoma, priešingai, nei leidžia suprasti ieškovės, tvirta ir galutine pozicija dėl SESV 101 straipsnio 1 dalies netaikymo, kiek tai susiję su to aljanso poveikiu maršrutams EEE, ir *a fortiori* dėl konkurencinių santykių, tarp, viena vertus, ieškovių ir *Lufthansa* ir, kita vertus, aptariamo vežėjo, nebuvimo. Beje, bet kuriuo atveju, kadangi dauguma

Star Cargo aljanso narių nebuvo ieškovių, *Lufthansa* ir aptariamo vežėjo aljanso nariai, reikia pažymėti, kad Komisija neprivalėjo per procedūrą, pradėtą pagal Reglamentą Nr. 3975/87, priimti sprendimo dėl faktinių aplinkybių, apie kurias kalbama aptariamame susirašinėjime elektroniniais laiškais.

369 Dėl Reglamente Nr. 3975/87 numatytos išimties pagal rūšis ieškovės teigia, kad aptariamam susirašinėjimui elektroniniais laiškais taikoma Reglamento Nr. 3975/87 2 straipsnio 1 dalyje nurodyto priedo i punkto nuostata, nes tai susiję tik su klausimu dėl „kainos sandaros“.

370 Reglamento Nr. 3975/87 2 straipsnio 1 dalis suformuluota taip:

„[SESV] [101] straipsnio 1 dalyje nustatytas draudimas netaikomas priede išvardytiems susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksmams, jeigu jų vienintelis tikslas ir poveikis yra pasiekti techninių patobulinimų arba bendradarbiavimas. Šis sąrašas nėra išsamus.“

371 Šiame straipsnyje nurodyto priedo i punkte išdėstyta nuostata savo ruožtu suformuluota taip:

„vienodų taisyklių dėl struktūros ir sąlygų, reglamentuojančių transporto tarifų taikymą, nustatymas arba taikymas, jeigu šiose taisyklėse transporto mokestis ir sąlygos nėra nustatyti tiesiogiai arba netiesiogiai.“

372 Remiantis šiomis nuostatomis darytina išvada, kad jose nustatyta išimtis taikoma tik veiksmams, kurių vienintelis tikslas ar pasekmė yra tobulinti ir pradėti bendradarbiavimą techniniu lygmeniu. Taigi aplinkybės, kad veiksmas yra įvardytas Reglamento Nr. 3975/87 priede, nepakanka, kad jam būtų taikoma kartelių draudimo principo išimtis.

373 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad ieškovės nenurodo jokio tikslo ar poveikio, kuriuo būtų tobulinamas ar pradedamas bendradarbiavimas techniniu lygmeniu, siejamas su palaikytais kontaktais susirašinėjant aptariamais elektroniniais laiškais. Jos nepateikia *a fortiori* jokio įrodymo, kad siekiama išimtinai tokio tikslo ar poveikio.

374 Beje, remiantis šio sprendimo 355 punktu galima teigti, kad 1999 m. gruodžio 13 d. elektroniniu laišku ieškovės siekė išsiaiškinti, kokia yra kitų vežėjų nuomonė apie galimą jų ketinimą nustatyti PKM. Tuo remiantis darytina išvada, kad nors šis užmegztas kontaktas rodo ketinimą tartis su kitais vežėjais dėl PKM nustatymo, jis vis dėlto negali būti vertinamas kaip bandymas nustatyti vienodas taisykles dėl krovinių vežimo tarifų sandaros ir taikymo sąlygų, kaip tai suprantama remiantis Reglamento Nr. 3975/87 2 straipsnio 1 dalyje nurodyto priedo i punkto nuostata.

375 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti ieškovių teiginį, kad jos naudojosi Reglamento Nr. 3975/87 2 straipsnio 1 dalyje numatyta išimtimi pagal rūšį.

376 Trečia, neįrodyta, kad *Star Cargo* būtų galėjusi pagrįsti bendravimą aptariamais elektroniniais laiškais.

377 Iš tiesų ieškovės nepateikia *prima facie* įrodymų, kad konkretus to aljanso veikimas reikalavo, kad jo nariai tarpusavyje derintųsi dėl PKM. Ieškovės pačios pažymi, kad nors jos su *Lufthansa* bandė sudaryti *Star Cargo* aljansą, jų bandymai staiga nutrūko 2000 m. Nors, kaip galima teigti remiantis ieškovių atsakymu į pranešimą apie prieštaravimus, 1999 m. balandžio mėn. tikrai buvo priimta abipusė aljanso narių ketinimų deklaracija, ieškovės nepateikia jokio įrodymo, kad vėliau būtų imtasi veiksmų, pagrindžiančių bendravimą aptariamais elektroniniais laiškais.

378 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia pripažinti, kad Komisija nepadarė klaidos, kai nusprendė, jog susirašinėjimas aptariamais elektroniniais laiškais padėjo įrodyti, kad ieškovės dalyvavo darant vieną ir tęstinį pažeidimą, ir kaip to susirašinėjimo pagrindą nustatė jų dalyvavimo darant tą pažeidimą pradžios datą.

379 Taigi šią pagrindo dalį reikia atmesti.

d) Dėl ketvirtosios dalies, siejamos su klaidomis vertinant WOW aljansui priskiriamus veiksmus

380 Ši dalis pateikta dėl klaidų vertinant WOW aljansui priskiriamus veiksmus. Šioje dalyje pateikti trys prieštaravimai, iš kurių pirmasis siejamas su klaidomis konstatuojant WOW aljanso narių bendravimo neteisėtumą, antrasis – su per klaidą neišnagrinėtu bendravimo WOW aljanso viduje suderinamumu su SESV 101 straipsniu, o trečiasis – su klaidomis dėl to bendravimo įtraukimo į vieno ir tęstinio pažeidimo apimtį.

1) Dėl pirmojo prieštaravimo, siejamo su klaidomis konstatuojant WOW aljanso narių bendravimo neteisėtumą

381 Ieškovės pažymi, kad ginčijamas sprendimas grindžiamas 18 bendravimo epizodų, kuriuose dalyvavo tik WOW aljansui priklausantys vežėjai, kad būtų pripažintas jų dalyvavimas darant vieną ir tęstinį pažeidimą. Jos pažymi, kad Komisija padarė klaidą, kai ginčijamo sprendimo 971 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, kad bendravimas WOW aljanso viduje „nepatenka į teisėtus aljanso rėmus“.

382 Iš tiesų veiksmai WOW aljanso viduje susiję su ginčijamo sprendimo 928–931 konstatuojamosiose dalyse nurodytu bendru susitarimo tikslu jo nariams sukurti integruotą krovinių sistemą ir derinti jų veiklą krovinių sektoriuje, įskaitant integruoto tinklo sukūrimą, pardavimų integraciją ir dalijimąsi sąnaudomis bei pajamomis. Taigi ieškovės teigia, kad Komisija sumenkino bendradarbiavimą WOW aljanso viduje ir pervertino bendravimo dėl papildomų mokesčių apimtį.

383 Ieškovės taip pat skundžiasi, kad nebuvo išklausytos dėl tam tikrų faktinių aplinkybių ir Komisijos išvadų dėl aljanso veikimo masto ir papildomų mokesčių derinimo apimties jo viduje.

384 Galiausiai Komisija klaidingai rėmėsi ginčijamo sprendimo 950, 956 ir 957 konstatuojamosiose dalyse pateiktais duomenimis, kad pabandytų parodyti, jog buvo žinoma apie bendravimo WOW aljanso viduje neteisėtumą.

385 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

i) Dėl teisės į gynybą pažeidimo

386 Iš pradžių reikia išnagrinėti ieškovių teiginį dėl jų teisės į gynybą pažeidimo, nes, viena vertus, Komisijos išvados dėl WOW aljanso įgyvendinimo ir bendravimo dėl papildomų mokesčių WOW aljanso viduje apimties nepateiktos pranešime apie prieštaravimus ir, kita vertus, tam tikri duomenys, išskyrus nurodytuosius dėstant pirmąjį pagrindą, buvo naudojami šioms išvadoms pagrįsti, joms apie tai iš anksto nepranešus.

387 Dėl pirmojo Komisijai pateikto prieštaravimo dėl pranešimo apie prieštaravimus ir ginčijamo sprendimo turinio skirtumo reikia priminti, kad, kaip minėta šio sprendimo 136 punkte, teisės į gynybą paisymas reikalauja, be kita ko, kad pranešime apie prieštaravimus būtų pateikti esminiai duomenys, kuriais remiamasi prieš suinteresuotąją įmonę, kaip antai inkriminuojamos faktinės aplinkybės, jų kvalifikavimas ir įrodymai, kuriais remiasi Komisija.

388 Vis dėlto, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 138 punktu, pranešime apie prieštaravimus pateikti faktinių ir teisinių aplinkybių vertinimai yra laikini, ir Komisija neįsipareigoja jų nekeisti.

389 Šiuo atveju reikia pažymėti, kad pranešimo apie prieštaravimus 1321 punkte buvo nurodyti visi bendravimo epizodai, įrodantys ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą. To pranešimo 1325 ir 1327 punktuose buvo pažymėta, kad ieškovių dalyvavimo vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose dėl PKM ir PSM įrodymai susiję, be kita ko, su tam tikrais susitikimais ir diskusijomis, vykusiomis WOW aljanso viduje. Beje, ieškovės neneigia, kad pranešime apie prieštaravimus jau buvo nurodytas ginčijamo kartelio tikslas, kuris vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, atveju buvo visame pasaulyje konkrečiai per PKM ir PSM derinti veiksmus nustatant krovinių vežimo paslaugų teikimo tarifus. Darytina išvada, kad bendravimo apie papildomus mokesčius WOW aljanso viduje mastas tinkamai apibūdintas to pranešimo turinyje, ir, priešingai, nei teigia ieškovės, negrindžiamas nauju ginčijamame sprendime pirmą kartą pasirodžiusiu teiginiu.

390 Dėl ginčijamame sprendime pateiktų teiginių dėl WOW aljanso veiklos apimties neginčytina, kad pranešime apie prieštaravimus tie teiginiai nebuvo pateikti. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad tuose teiginiuose siekiama išanalizuoti ir būtent atsakyti į atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus ieškovių išdėstytus argumentus, kuriais siekiama pagrįsti bendravimą WOW aljanso viduje, atsižvelgiant į jo siekiamus teisėtus tikslus. Tai darydama Komisija nepapildo ieškovėms inkriminuojamų faktinių aplinkybių, o tik išreiškia nuomonę apie jų ir kitų vežėjų pranešimo apie prieštaravimus adresatų ir WOW aljanso narių atsakymuose pateiktas faktines aplinkybes. Galiausiai Komisijos teisinis vertinimas, kurį atlikusi ginčijamo sprendimo 971 konstatuojamojoje dalyje ji daro išvadą, jog WOW aljansas nepagrindžia jo viduje vykdyto papildomų mokesčių derinimo, jau buvo pateiktas, tiesa, glaustai, bet teisiškai pagrįstai, pranešimo apie prieštaravimus 1446 punkte.

391 Dėl Komisijai pateikto antrojo priekaišto, kad per administracinę procedūrą nebuvo pateikta tam tikrų ginčijamo sprendimo 933 ir 949 konstatuojamosiose dalyse nurodytų kaltę patvirtinančių įrodymų, reikia pažymėti, kad turi būti taikomi šio sprendimo 90–96 punktuose nurodyti principai dėl teisės susipažinti su bylos medžiaga.

392 Taigi ieškovės teigia, kad neatskleistas kaltę patvirtinantis įrodymas yra pranešime apie prieštaravimus pateiktas ir į ginčijamo sprendimo 933 konstatuojamąją dalį perkeltas *Lufthansa* pareiškimas, kad „[WOW] aljansas šiandien neveikia ir kad nebegalima remtis tuo, kad jis eksploatuoja maršrutų tinklą“. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad tas parodymas, viena vertus, išdėstytas punkte „WOW aljanso analizė: aljanso sutarties įgyvendinimas“ ir, kita vertus, nurodytas pagrįsti konstatavimą, kad WOW aljansui nebuvo žinoma, kad įgyvendinimas yra apribotas. Tas parodymas patvirtina Komisija teiginį, kad WOW aljansas negalėjo pagrįsti jo viduje vykdomo papildomų mokesčių derinimo dėl riboto jo įgyvendinimo. Tiesa, paskesnėse ginčijamo sprendimo dalyse nedaroma aiškios nuorodos į šį parodymą. Vis dėlto tai nepaneigia fakto, kad to parodymo turinys ir jo vieta ginčijamame sprendime verčia daryti išvadą, jog tai yra kaltę patvirtinantis įrodymas. Tačiau tas parodymas nebuvo pateiktas per administracinę procedūrą. Taigi į jį neturėtų būti atsižvelgiama atliekant šiame prieštaravime ginčijamų

Komisijos išvadų pagrįstumo vertinimą, kad, remiantis šio sprendimo 96 punkte priminta jurisprudencija, būtų nustatyta, ar rezultatas, kurį ji pasiekė ginčijamame sprendime, būtų galėjęs būti kitoks, jei tas parodymas būtų atmestas kaip kaltę patvirtinantis įrodymas (žr. šio sprendimo 416 ir 432 punktus).

393 Ieškovės taip pat teigia, kad kaltęs patvirtinantis įrodymas, kuriuo negalima prieš jas remtis, yra ginčijamo sprendimo 949 konstatuojamojoje dalyje cituojama 2005 m. liepos 4 d. sprendimo byloje COMP/M.3770 – *Lufthansa / Swiss* ištrauka. Tam, kad šis teiginys būtų atmestas, pakanka pažymėti, kad pačios ieškovės tą ištrauką cituoja atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus ir kad prieštaravimas, jog Komisija joms nepateikė dokumentų, pagrindžiančių toje ištraukoje pateiktą teiginį, jau buvo atmestas šio sprendimo 119 punkte nagrinėjant pirmąjį pagrindą.

ii) Dėl WOW aljanso sutarties apimties ir realaus jos įgyvendinimo

394 Dėstydamos šį prieštaravimą ieškovės pirmiausia siekia užginčyti ginčijamo sprendimo 947–952 konstatuojamosiose dalyse pateiktą Komisijos išvadą, kad WOW aljanso sutarties apimtis ir realios jo įgyvendinimo priemonės nepagrindžia tarifų, ypač papildomų mokesčių, derinimo taip, kaip jis vykdomas ginčijamame kartelyje.

395 Ieškovės priekaištauja Komisija, kad ginčijamame sprendime ji sumenkino WOW aljanso sutarties įgyvendinimą ir iškraipė tam tikras faktines aplinkybes arba neatsižvelgė į jas. Apie partnerių tinklų integraciją galima spręsti iš sudarytų sutarčių dėl bendrų krovininių lėktuvų ir pajėgumų dalijimosi. Ginčijamo sprendimo 941 konstatuojamojoje dalyje išdėstytam Komisijos teiginiui, kad šalys neįrodė, jog kompiuterinių sistemų integracijos projekte buvo numatytos vykdymo priemonės, prieštarauja būtent to sprendimo 934 konstatuojamojoje dalyje padaryta nuoroda į bendrą stebėjimo sistemą internete. Be to, jų teigimu, Komisija iškraipo ieškovių kalbas, tvirtindama, kad prekių paruošimo funkcijų integracija buvo ribota arba kad bendradarbiavimas dėl bendro prekių ženklo vyko ne nuolat. Galiausiai Komisija nepaneigė, kad reikėjo suderinti WOW aljanso narių siūlomus produktus, ir ginčijamame sprendime nebuvo atsižvelgta į įvairias iniciatyvas integruoti pardavimus.

396 Nagrinėjamu atveju ginčijamo sprendimo 947–952 konstatuojamosiose dalyse Komisija nusprendė, kad nė viena iniciatyva, kurių neva imtasi WOW aljanso viduje, nepagrindžia bendro papildomų mokesčių derinimo, nes bendradarbiavimas aljanso viduje išliko mažareikšmis, niekada nepasiekė integruotos pardavimų ir tarifų nustatymo politikos stadijos ir iš esmės apsiribojo konkrečiais su tam tikrais maršrutais, tam tikrais klientais ar tam tikromis prekėmis susijusiais projektais. Kad prieitų prie tokios išvados, Komisija rėmėsi per administracinę procedūrą vežėjų aptariamo aljanso narių, kuriems pateikti prieštaravimai, pateiktų dokumentų ir parodymų analize. Ginčijamo sprendimo 951 ir 952 konstatuojamosiose dalyse ji taip pat remiasi įvairiais bylos dokumentais, kurie įrodo, kad WOW aljanso nariai vykdė savarankišką politiką papildomų mokesčių srityje, nuo kurios jie nebuvo pasirengę nukrypti atsižvelgdami į to aljanso poreikius.

397 Šioje dalyje ieškovių pateiktais argumentais negalima užginčyti Komisijos padarytų išvadų pagrįstumo.

398 Iš pradžių reikia konstatuoti, kad ieškovės neteigia, kad WOW aljansas turėjo integruotą bendrą tarifų nustatymo politiką. Jos taip pat neįrodė, kad jų rašytiniuose dokumentuose nurodyti komercinės integracijos pavyzdžiai, kaip antai tam tikrose šalyse veikiantys bendri pardavimo agentai arba ieškovių tarifų pasiūlyme nurodomos paskirties vietos, į kurias prireikus skrydžius

vykdo kiti WOW aljanso nariai, neišvengiamai reiškia, kad egzistuoja bendras tarifų ar papildomų mokesčių derinimas. Tai taip pat taikoma ginčijamo sprendimo 938– 940 konstatuojamosiose dalyse nurodytiems WOW aljanso parduodamiems suderintiems produktams. Iš tiesų aptariamas suderinimas apima paslaugos suteikimo sąlygas, ypač teikiamas garantijas, tačiau nenustatyta, kad apimtų tų produktų tarifų nustatymą. Dėl ginčijamo sprendimo 946 konstatuojamojoje dalyje nurodytų kainų derinimo WOW aljanso viduje atvejų reikia pažymėti, kad jie susiję su konkrečiomis iniciatyvomis, kaip antai su bendra ieškovių ir SAC krovininio lėktuvo eksploatacija konkrečiu maršrutu arba su tam tikriems klientams, būtent ekspeditoriams, kartais teikiamais bendrais pasiūlymais. Todėl tie atvejai nepagrindžia bendro papildomų mokesčių derinimo.

399 Kadangi neįrodyta, kad buvo vykdoma keliais konkrečiais atvejais neapsiribojanti integruota pardavimo ir tarifų nustatymo politika, vien kitais ieškovių pateiktais įrodymais, kuriais siekta užginčyti Komisijos atliktą pastangų reklamuoti prekių ženklą, bendro prekių paruošimo ar integruotos kompiuterinės sistemos diegimo analizę, nepakanka bendram papildomų mokesčių derinimui pagrįsti.

400 Galiausiai, priešingai, nei dėstydamos šį prieštaravimą teigia ieškovės, įrodymai, į kuriuos daroma nuoroda būtent ginčijamo sprendimo 956 ir 957 konstatuojamosiose dalyse, atskleidžia, kad aptariamo bendravimo suderinamumas su konkurencijos taisyklėmis WOW aljanso partneriams nėra savaime akivaizdus.

iii) Dėl bendravimo apimties WOW aljanso viduje

401 Ieškovės siekia užginčyti Komisijos nustatytą bendravimo WOW aljanso viduje apimtį ir teigia, kad tas bendravimas susijęs su konkrečiomis vietinėmis iniciatyvomis, kurios negali būti savaime laikomos vienu ir tęstiniu pažeidimu.

402 Taigi ieškovės ginčija ginčijamame sprendime Komisijos pateiktą tvirtinimą, kad buvo 18 bendravimo tarp WOW aljanso narių epizodų, į kuriuos daroma nuoroda 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 ir 628–632 konstatuojamosiose dalyse. Nė vienas iš jų nesusijęs su bendru papildomų mokesčių derinimu. Reikia išnagrinėti ieškovių teiginį dėl kiekvienos nurodytų kontaktų rūšies.

403 Pirma, ginčijamo sprendimo 596 konstatuojamojoje dalyje nurodytas bendravimo epizodas susijęs su *Lufthansa* ir ieškovėms skirtu 2001 m. spalio 1 d. SAC pranešimu, kuriame ši nurodo, kad nuo 2001 m. spalio 8 d. nustatys PSM. Ieškovės teigia, kad šis bendravimo epizodas priskiriamas su JAV siejamam kontekstui, susijusiam su prieš kelias pradėtomis teikti suderintomis skubiomis paslaugomis su WOW prekių ženklu. Tačiau, be to, kad jos nepateikia jokio tokios ribotos SAC pranešimo apimties įrodymo, dar reikia pažymėti, kad apie tokį staigų šios sprendimą įvesti PSM nuo 2001 m. rugsėjo 28 d. buvo diskutuojama įvairiuose skirtinguose forumuose, kuriuose dalyvavo kiti vežėjai (žr. ginčijamo sprendimo 592 ir 594 konstatuojamąsias dalis), todėl ieškovių siūlomas alternatyvus aiškinimas juo labiau atrodo neįtikimas.

404 Antra, dėl ginčijamo sprendimo 401, 434, 484, 494, 497, 512 ir 546 konstatuojamosiose dalyse nurodytų bendravimo epizodų ieškovės iš esmės teigia, kad jie buvo palaikomi WOW aljanso nariams bendraujant „Skandinavijos“ tema dėl PKM konvertavimo į vietos valiutą ir grindžiami tuo, kad buvo eksploatuojami bendri krovininiai lėktuvai, viena vertus, su *Lufthansa* ir *Japan Airlines*, ir, kita vertus, su SAC. Tačiau reikia pažymėti, kad ieškovės nepateikia įrodymo jų pateiktam teiginiui pagrįsti, o ginčijamame sprendime pateikti įrodymai, nesant priešingų

įrodymų ir atsižvelgiant į bendrą papildomų mokesčių taikymą (žr. šio sprendimo 279–288 ir 445 punktus), aiškinami kaip susiję su *Lufthansa* ketinimais dėl PKM bendro taikymo, neatsižvelgiant į jokį konkretų WOW aljanso projektą.

405 Trečia, kiek tai susiję su ginčijamo sprendimo 488 konstatuojamojoje dalyje nurodytu pranešimu, reikia pažymėti, ieškovės remiasi Japonijoje galiojančiu teisiniu reglamentavimu ir taip siekia paneigti, kad tas pranešimas priskiriamas prie vienu ir tęstiniu pažeidimu siekiamų tikslų. Šis argumentas bus analizuojamas nagrinėjant šio pagrindo šeštos dalies antrąjį prieštaravimą.

406 Ketvirta, kalbant apie ginčijamo sprendimo 490 ir 496 konstatuojamosiose dalyse nurodytus elektroninius laiškus, kuriuos išsiuntė ieškovių atstovas Jungtinėse Valstijose ir kuriuose kalbama apie WOW aljanso narių vykdomą PKM derinimą šioje šalyje, teigiama, kad juos galima paaiškinti tuo, kad tas atstovas dėjo pastangas sustiprinti aljansą Jungtinėse Valstijose, ir tuo, kad to aljanso nariai buvo sudarę sutartis dėl pajėgumų rezervavimo. Taigi pakanka konstatuoti, kad pateiktais argumentais ieškovės neginčija aptariamuose elektroniniuose laiškuose nurodyto PKM derinimo apimties ir neįrodo, kad tas derinimas buvo taikomas tik aljanso narių sudarytoms pajėgumų rezervavimo sutartims.

407 Penkta, dėl ginčijamo sprendimo 517 konstatuojamojoje dalyje nurodyto 2005 m. spalio 3 d. elektroninio laiško ieškovės teigia, kad jame buvo kalbama apie bendro pasiūlymo ekspeditoriui rengimo sąlygas, dėl to jis nebuvo akivaizdžiai nesusijęs su WOW aljanso sutarties vykdymu. Komisija ginčija tokį ieškovių pateikiamą aiškinimą ir pažymi, kad tame elektroniniame laiške iš dalies kalbama apie WOW aljanso narių bendrą požiūrį į papildomus mokesčius, neatsižvelgiant į nurodytą bendrą pasiūlymą. Be to, ji remiasi susirašinėjime esančia nuoroda, kad „šis klausimas [dėl papildomų mokesčių] buvo „trumpai“ aptartas per paskutinį [bendros pardavimų tarybos] susirinkimą, tačiau į to susitikimo protokolą nebuvo įtraukta jokios pastabos (*antitrust*!)“.

408 Remiantis šiuo elektroniniu laišku galima teigti, kad jo tikslas, kaip teisingai pažymi ieškovės, buvo parengti po dešimties dienų turėjusį įvykti susitikimą su bendrame pasiūlyme nurodytu ekspeditoriumi. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, elektroniniame laiške pateikiama bendroje pardavimų taryboje, kurioje posėdžiavo už pardavimą atsakingi WOW aljanso narių viceprezidentai, įvykusių diskusijų ataskaita:

„Nurodyta, kad neutraliose rinkose WOW [aljansas] taikys *Lufthansa* modelį; Jungtinės Valstijos, Europa. Taigi kitose rinkose gali būti taikomi vietiniai susitarimai (pavyzdžiui, Japonijoje (viešosios valdžios institucijų dalyvavimas) arba Azijos rinkose, kur konkurentai taiko skirtingus modelius.“

409 Elektroninio laiško autorius priduria:

„Savo dokumentuose radau praėjusių metų *Exel* deryboms išduotą įgaliojimo sutartį (pridedu kopiją), kurioje visi vežėjai sutiko taikyti [*Lufthansa*] modelį dėl papildomų mokesčių. Ar galime naudoti tokią pačią formuluotę byloje CAT/DHL?????????? Ar galėtume kelti klausimą [bendroje pardavimų taryboje], kad greitai gautume atsakymą?“

410 Jei ši ištrauka akivaizdžiai susijusi su aptariamo bendro pasiūlymo rengimu, šio sprendimo 408 punkte pateikta ištrauka taip pat gali, atsižvelgiant į kontekstą, kuriame ji pateikta, būti susijusi su to pasiūlymo rengimu, priešingai, nei teigia Komisija. Šiuo atveju nuoroda į „vietinius susitarimus“ gali būti aiškinama kaip specialių susitarimų taikymas klientui ekspeditoriui iš tam tikrų oro uostų, nes toks aiškinimas yra dar labiau įtikimas atsižvelgiant į tai, kad elektroninio

laiško tikslas buvo nustatyti bendro pasiūlymo, kurį tam klientui turėjo pateikti WOW aljansas, sąlygas. Reikia pripažinti, kad šauktuku „(*antitrust*!)“ išreikšta užuomina į pavojų, jog bendros pardavimų tarybos lygmeniu vykusios diskusijos gali būti draudžiamos pagal konkurencijos teisę, yra tai paneigiantis požymis. Tačiau vien tokios užuominos nepakanka, kad ieškovių siūlomas aiškinimas, kuris grindžiamas ne nepagrįstais teiginiais, o aptariamo elektroninio laiško turiniu, taptų neįtikimas.

411 Taigi reikia pripažinti, kad 517 konstatuojamojoje dalyje nurodytas 2005 m. spalio 3 d. elektroninis laiškas išimtinai susijęs su tikslu parengti bendrą WOW aljanso pasiūlymą galimam klientui, dėl to juo negalima įrodyti ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

412 Šešta, dėl ginčijamo sprendimo 531 ir 628–632 konstatuojamosiose dalyse nurodytų bendravimo epizodų ieškovės teigia, viena vertus, kad juos galima pateisinti bendru su SAC krovininio lėktuvo eksploatavimo maršrutu Kopenhaga–Čikaga projektu ir, kita vertus, kad derinimas buvo išimtinai susijęs tik su PSM taikymu maršrutams iš Danijos.

413 Šiuo klausimu pirmiausia dėl minėtais bendravimo epizodais įgyvendinto derinimo apimties reikia pažymėti, kad tie bendravimo epizodai neapsiriboja PSM derinimu, nes ginčijamo sprendimo 531 konstatuojamojoje dalyje aptartas bendravimo epizodas susijęs su platesniu papildomų mokesčių aptarimu. Tada dėl su PSM susijusių bendravimo epizodų reikia pažymėti, kad remiantis konkrečiai ginčijamo sprendimo 630 konstatuojamąja dalimi galima teigti, jog, priešingai, nei teigia ieškovės, aptariami bendravimo epizodai neapsiribojo maršrutais iš Danijos, bet buvo plačiau susiję su suderinto dydžio PSM nustatymu Europoje. Tai patvirtina bendras toje konstatuojamojoje dalyje aprašyto vidaus elektroninio laiško turinys: „per WOW Europos regiono susitikimą mes sutarėme, kad taikysime papildomus mokesčius. Suprantu, kad tai nėra taip paprasta, kaip mes galvojome ar tikėjomės“; „jei kiekvienas mūsų laikysis skirtingos krypties, prireiks vos kelių dienų, kol tapsime blogiausia rinka“; „WOW viduje turim nuspręsti, ar norime toliau veikti, kaip anksčiau, ar mums palankesnis yra atskyrimas, kaip KL[M]/AF“. Ginčijamo sprendimo 632 konstatuojamojoje dalyje minėtame ieškovių vidiniame elektroniniame laiške taip pat nurodyta, kad „būtent mes, WOW, t. y. [*Lufthansa*] + [ieškovės], visais laikais kovojome su [SAC], kad ji padidintų PSM nuo 0,10 iki 0,13…“. Tačiau 0,10 ir 0,13 normos nėra tos normos, kurias Danijoje taiko SAC, kaip galima teigti remiantis A.57 priede ieškovių pateikta informacija.

414 Tuo remiantis galima daryti išvadą, kad ieškovių teiginys dėl ginčijamo sprendimo 531 ir 628–632 konstatuojamosiose dalyse nurodytuose dokumentuose aptariamo derinimo ribotos apimties turi būti atmestas. Taigi aptariami kontaktai pagrįstai buvo įvertinti kaip padėję įrodyti ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą, nesant poreikio priimti sprendimo dėl nereikšmingu tapusio argumento, susijusio su ribotesnės papildomų mokesčių derinimo apimties pagrįstumo dėl krovininio lėktuvo eksploatavimo bendrai poreikių.

415 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia daryti išvadą, kad 517 konstatuojamojoje dalyje nurodytas 2005 m. spalio 3 d. elektroninis laiškas turi būti aiškinamas kaip išimtinai susijęs su tikslu parengti bendrą WOW aljanso pasiūlymą galimam klientui, dėl to juo negalima įrodyti ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą. Dėl tos priežasties tą laišką reikia pašalinti iš požymių visumos, kurią visą ginčija ieškovės, dėstydamos šio pagrindo dešimtąją dalį.

416 Taip pat remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, jog negalima teigti, kad rezultatas, kurį Komisija pasiekė ginčijamame sprendime, būtų galėjęs būti kitoks, jei į atsakyme į pranešimą apie prieštaravimus pateiktą ir 933 konstatuojamojoje dalyje pakartotą *Lufthansa* parodymą, kuriuo remiantis šio sprendimo 392 punkte padaryta išvada, kad Komisija klaidingai atsisakė leisti

ieškovėms su juo susipažinti, nebūtų atsižvelgta kaip į kaltę patvirtinantį įrodymą. Iš tiesų, net jeigu jo nebūtų, Komisija pagrįstai galėjo remdamasi turimais įrodymais padaryti išvadą, kad WOW aljansas negalėjo vykdyto papildomų mokesčių derinimo pateisinti ribotu jo taikymu.

2) Dėl antrojo prieštaravimo, siejamo su per klaidą neišnagrinėtu bendravimo WOW aljanso viduje suderinamumu su SESV 101 straipsniu

417 Pasak ieškovių, Komisija padarė klaidą, iš pradžių neišnagrinėjusi bendravimo WOW aljanso viduje suderinamumo su SESV 101 straipsniu. Viena vertus, Komisija diskriminuodama ir atgaline data atsisakė atlikti analizę, kurią taiko kitiems oro vežėjų aljansams ir kuri atliekama stebint WOW aljanso narių veiklos persipynimą atitinkamoje rinkoje. Kita vertus, ji neatsižvelgė į ieškovių parodymus, susijusius su SESV 101 straipsnio 3 dalies taikymu.

418 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

i) Dėl oro vežėjų aljansams taikomos normos naujo aiškinimo atgaline data ir diskriminuojant

419 Reikia priminti, kad bausmių teisėtumo ir teisinio saugumo principai negali būti aiškinami taip, kad jais draudžiama baudžiamosios atsakomybės normų aiškinimo raida, tačiau jais remiantis gali būti draudžiama atgaline data taikyti pažeidimą įtvirtinančios normos naują aiškinimą (šiuo klausimu žr. 2005 m. birželio 28 d. Sprendimo *Dansk Rørindustri ir kt. / Komisija*, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ir C-213/02 P, EU:C:2005:408, 217 punktą).

420 Tokia situacija pirmiausia susiklosto tuomet, kai kalbama apie teismų vykdomą aiškinimą, kurio rezultato nebuvo galima protingai numatyti pažeidimo padarymo metu, visų pirma atsižvelgiant į egzistuojančioje teismų praktikoje dėl nagrinėjamos teisės nuostatos pateikiamą išaiškinimą (žr. 2005 m. birželio 28 d. Sprendimo *Dansk Rørindustri ir kt. / Komisija*, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ir C-213/02 P, EU:C:2005:408, 218 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

421 Šie principai taip pat taikomi Komisijai, kai ji aiškina SESV 101 ir 102 straipsnių nuostatas, kad priimtų sprendimą dėl sankcijų (šiuo klausimu žr. 2005 m. birželio 28 d. Sprendimo *Dansk Rørindustri ir kt. / Komisija*, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ir C-213/02 P, EU:C:2005:408, 222 punktą ir 2014 m. liepos 10 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, 149 punktą).

422 Nagrinėjamu atveju ieškovės remiasi keliais Komisijos priimtais sprendimais, kuriais leidžiama vykdyti dviejų vežėjų koncentracijos operaciją remiantis 1989 m. gruodžio 21 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 4064/89 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (OL L 395, 1989, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k.8 sk., 1 t., p. 31) arba Reglamentu Nr. 139/2004. Ieškovės nekalba apie esamus atvejus, kai SESV 101 straipsnis galėtų būti taikomas nagrinėjant koncentracijos operaciją remiantis būtent Reglamento Nr. 139/2004 2 straipsnio 4 dalimi. Taip elgdamosi jos remiasi kitų nei SESV 101 straipsnyje nustatytų materialių normų taikymu ir dėl to negali jomis grįsti argumento, kuriuo Komisijai priekaištaujama dėl šioje byloje taikomos normos naujo aiškinimo taikymo atgaline data.

423 Dėl ieškovių rėmimosi Komisijos sprendimais dėl išimties taikymo tam tikriems oro vežėjų aljansams, kurie buvo priimti galiojant taikomai procedūrai iki Reglamento Nr. 1/2003 įsigaliojimo, reikia pažymėti, kad remiantis ginčijamo sprendimo 922–925 konstatuojamosiomis dalimis galima daryti išvadą, jog Komisija neatliko kontrolės, ar SESV 101 straipsnis taikomas, ar

ne WOW aljansui, o tik išnagrinėjo, ar to aljanso viduje vykęs ginčijamame sprendime nustatytas bendravimas priskiriamas to aljanso veiklai, ar išeina už aljanso numatytų ir realiai įgyvendintų bendradarbiavimo formų ribų. Dėl tos priežasties ieškovių nurodyti sprendimai negali atspindėti kitokio SESV 101 straipsnio aiškinimo, nei pateiktas ginčijamame sprendime, nes tų sprendimų tikslas nebuvo vienodas.

424 Ieškovės taip pat teigia, kad WOW aljansui buvo taikomas diskriminacinis požiūris, palyginti su kitais oro vežėjų aljansais, nes dalies jų narių atsakomybė nebuvo nustatyta. Šiuo klausimu pakanka priminti, jog, remiantis suformuota jurisprudencija, aplinkybė, kad panašioje į ieškovės padėtyje esanti įmonė Komisijos nebuvo apkaltina dariusi pažeidimą, nesuteikia galimybės paneigti, kad ieškovė padarė tą pažeidimą, jeigu tas pažeidimas buvo tinkamai įrodytas, juo labiau kad į Sąjungos teismą nesikreipta dėl tos kitos įmonės padėties (žr. 2015 m. birželio 16 d. Sprendimo *FSL ir kt. / Komisija*, T-655/11, EU:T:2015:383, 461 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

ii) Dėl neatsižvelgimo į ieškovių parodymus, susijusius su SESV 101 straipsnio 3 dalies taikymu

425 Kaip priminta Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnyje, įmonei ar įmonių asociacijai, pretenduojančiai pasinaudoti SESV 101 straipsnio 3 dalies nuostatomis, tenka pareiga įrodyti, kad šios minėto straipsnio dalies sąlygos įvykdytos. Todėl asmuo, kuris remiasi SESV 101 straipsnio 3 dalimi, šių sąlygų buvimą turi įrodyti pateikdamas įtikinamų argumentų ir įrodymų (2012 m. gegužės 24 d. Sprendimo *MasterCard ir kt. / Komisija*, T-111/08, EU:T:2012:260, 196 punktas).

426 Savo ruožtu Komisija turi tinkamai išnagrinėti šiuos argumentus ir įrodymus, t. y. nustatyti, ar jie patvirtina, kad yra tenkinamos SESV 101 straipsnio 3 dalies taikymo sąlygos. Tam tikrais atvejais šie argumentai ir įrodymai gali būti tokio pobūdžio, kad Komisija privalo pateikti tam tikrą paaiškinimą arba pagrindimą, kurio nepateikus leidžiama daryti išvadą, kad asmuo, norintis pasinaudoti SESV 101 straipsnio 3 dalimi, įvykdė jam tenkančią įrodinėjimo pareigą. Tokiais atvejais Komisija turi paneigti šiuos argumentus ir įrodymus (2012 m. gegužės 24 d. Sprendimo *MasterCard ir kt. / Komisija*, T-111/08, EU:T:2012:260, 197 punktas).

427 Šiuo atveju atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus ieškovės nurodė, kad WOW aljansui buvo taikomos SESV 101 straipsnio 3 dalies nuostatos. Tačiau net jeigu WOW aljansas būtų tenkinęs tų nuostatų taikymo sąlygas, tai vis tiek nereikštų, viena vertus, kad ginčijamo kartelio apimtis sutapo su WOW aljanso veiklos apimtimi, ir, kita vertus, kad ginčijamame sprendime nustatyti WOW aljanso narių bendravimo epizodai iš esmės neviršijo to aljanso sutarties įgyvendinimo ribų. Todėl Komisija nepadarė klaidos, kai nusprendė nepateikti paaiškinimų dėl ieškovių pateiktų įrodymų pagal SESV 101 straipsnio 3 dalį, o ginčijamo sprendimo 1050 konstatuojamojoje dalyje apsiriboti išvada, kad vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, sudarytos sutartys dėl aljansų negali įteisinti ginčijamų veiksmų.

3) Dėl trečiojo prieštaravimo, siejamo su klaidomis dėl bendravimo WOW aljanso viduje įtraukimo į vieno ir tęstinio pažeidimo apimtį

428 Ieškovės teigia, kad jų bendravimas WOW aljanso viduje objektyviai nebuvo susijęs su vienu ir tęstiniu pažeidimu, ir taip pat neįrodo, kad joms buvo apie tai žinoma. Ieškovės remiasi įvairiais bendravimo WOW aljanso viduje ir „transaljansinių“ kontaktų dėl vieno ir tęstinio pažeidimo skirtumais, kurie susiję būtent su jų tikslu, dalyvaujančiais darbuotojais, chronologija, kompetentingų valdžios institucijų įsitraukimu ir jų *modus operandi*.

429 Iš pradžių reikia konstatuoti, kad siekdamos paneigti objektyvų ryšį tarp WOW aljanso narių bendravimo ir vieno ir tęstinio pažeidimo ieškovės remiasi veiksnių visuma, grindžiama klaidinga prielaida, kad tas bendravimas vyko įgyvendinant WOW aljanso sutartį. Tas pats pasakytina ir apie nurodomą neva skirtingą bendravimo su valdžios institucijomis tikslą WOW aljanso steigimo arba to aljanso narių nekonkuravimo klausimu.

430 Kaip galima teigti remiantis dviejų pirmųjų šioje dalyje išdėstytų prieštaravimų analize, WOW aljanso viduje vykusios diskusijos atitinka daugelį kriterijų, kuriuos Sąjungos teismas laiko reikšmingais vertindamas, ar tai yra vienas pažeidimas (žr. šio sprendimo 298 punktą), ir kuriuos ginčijamame sprendime nustatė Komisija, ginčijamus veiksmus kvalifikuodama kaip „vieną sudėtinį ir tęstinį pažeidimą“ (žr. šio sprendimo 300 punktą). Iš tiesų, kaip ir kiti veiksmai, kurie, Komisijos nuomone, yra susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, visos šios diskusijos taip pat siejamos su krovinių vežimo paslaugomis (viena paslauga). Taip pat visos tos diskusijos buvo susijusios su dalyvaujančių vežėjų ketinimais ateityje, t. y. su bendrų veiksmų krypties patvirtinimu dėl papildomų mokesčių įvedimo ar taikymo (antikonkurencinis ir vienas pažeidimo tikslas).

431 Beje, ieškovių argumentais negalima paneigti to, kad egzistavo bendras planas. Pirma, dėl aspekto, kad, viena vertus, WOW aljanso narių bendravimo epizoduose ir kituose ginčijamuose bendravimo epizoduose dalyvavo ne tie patys darbuotojai, reikia pasakyti, kad dalyvavusių fizinių asmenų tapatumas nėra būtina vieno pažeidimo egzistavimo sąlyga (žr. šio sprendimo 360 punktą), ir, kita vertus, reikia pažymėti, kad abiem atvejais dalyvavę darbuotojai dažnai buvo iš centrinės administracijos, priešingai, nei teigia ieškovės. Antra, įvairūs ieškovių pateikti argumentai, kaip antai dėl žodinės ar rašytinės WOW aljanso narių bendravimo formos, net jei būtų įrodyti, negali, atsižvelgiant į jų mažareikšmiškumą, paneigti Komisijos padarytų išvadų, kad buvo daromas vienas pažeidimas. Trečia, neva „mažos grupės“ narių turėtas suvokimas apie WOW aljanso viduje vykusių diskusijų reikšmę ne tik nepagrįstas ieškovų rašytiniuose dokumentuose, bet ir negali paneigti įvairių ginčijamame sprendime užfiksuotų to aljanso narių bendravimo epizodų įrodomosios vertės ir jais remiantis Komisijos padarytų išvadų dėl antikonkurencinio tikslo tapatumo.

432 Darytina išvada, kad šis prieštaravimas ir dėl tos priežasties – visa ketvirta dalis turi būti atmesti, tačiau būtina nepamiršti, kad nagrinėjant šio pagrindo dešimtą dalį ir atliekant bendrą visumos tyrimą bus atsižvelgta į šio sprendimo 415 punkte išdėstytus konstatavimus.

e) Dėl aštuntos dalies, siejamos su klaidomis dėl keliose šalyse įvykusių vietinės reikšmės tarpusavyje nesusijusių įvykių įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą

433 Ieškovės teigia, kad ginčijamo sprendimo 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai yra vietinės reikšmės ir tarpusavyje nesusiję, todėl jais negalima naudotis įrodinėjant jų dalyvavimą darant pasaulinio

masto vieną ir tęstinį pažeidimą arba tai, kad joms buvo žinoma apie tą pažeidimą. Komisija taip pat nepaneigė jų pateiktų argumentų ir įrodymų, kuriais siekta įrodyti, kad nėra jokio būdingo ryšio tarp šių bendravimo epizodų ir su ginčijamu karteliu susijusių epizodų.

434 Šiais bendravimo epizodais ir vienu ir tęstiniu pažeidimu nebuvo siekiama to paties tikslo, juose dalyvavo įvairūs vežėjai ir darbuotojai, o to bendravimo epizodų laikas, vieta ir turinys buvo skirtingi. Iš tiesų tie bendravimo epizodai buvo atskiro pobūdžio, juose dalyvavo vietos darbuotojai Vokietijoje, Danijoje ir Suomijoje, taip pat vežėjai, kuriems prieštaravimų nepateikta, arba vežėjai, kurie nekaltinami dėl dalyvavimo tuose epizoduose; pastarieji buvo susiję su vienkartinėmis diskusijomis konkrečiai vietinės reikšmės klausimais. Tai, kad apie tokius bendravimo atvejus reikėjo atsiskaityti ieškovių buveinei, automatiškai neįrodo, kad ieškovių buveinės lygmeniu vyko derinimas ar keitimasis informacija, kuris nesusijęs su konkrečiu vietinės reikšmės klausimu.

435 Ieškovės taip pat teigia, kad daugelis aptariamų bendravimo epizodų nelėmė jokio derinimo ar neturėjo įtakos jų veiksmams.

436 Ieškovės priduria, kad aptariami bendravimo epizodai nesudarė galimybės jų darbuotojams sužinoti apie mažoje grupėje įgyvendinamą kartelį ir kad Komisija neįrodė, jos dalyvavę fiziniai asmenys savo bendravimu siekė prisidėti prie pasaulinio masto kartelio.

437 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

438 Reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodyti keturi bendravimo epizodai, kaip ir su WOW aljansu susiję išnagrinėti šio pagrindo ketvirtoje dalyje nurodyti bendravimo atvejai, atitinka daugelį kriterijų, kuriuos Sąjungos teismas laiko reikšmingais vertindamas, ar tai yra vienas pažeidimas (žr. šio sprendimo 298 punktą), ir kuriuos ginčijamame sprendime nustatė Komisija, ginčijamus veiksmus kvalifikuodama kaip „vieną sudėtinį ir tęstinį pažeidimą“ (žr. šio sprendimo 300 punktą).

439 Visų pirma, kaip ir kiti veiksmai, kurie, Komisijos nuomone, yra susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, visi šie keturi bendravimo epizodai taip pat siejami su krovinių vežimo paslaugomis (viena paslauga). Taip pat visi tie epizodai buvo susiję su dalyvaujančių vežėjų ketinimais ateityje, t. y. su bendrų veiksmų krypties patvirtinimu dėl papildomų mokesčių įvedimo ar taikymo (antikonkurencinis ir vienas pažeidimo tikslas).

440 Iš tiesų, pirma, vidinis pasikeitimas ginčijamo sprendimo 144 konstatuojamojoje dalyje nurodytais 2000 m. sausio 5 ir 11 d. elektroniniais laiškais atskleidžia vietinio ieškovių atstovo Suomijoje ir trijų kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, diskusijas apie PKM įvedimą (taip pat žr. šio sprendimo 357 punktą). Taigi nurodyta, kad per tas diskusijas vietinis *British Airways* atstovas paaiškino, kad *British Airways* „vis dar nebuvo apsisprendusi taikyti ar netaikyti [PKM]“, o vietinis KLM atstovas pasiūlė, kad „visi mes turėtume taikyti tą [PKM]“, o *Lufthansa* darbuotojas patvirtino, kad *Lufthansa* „pritaria šiam [PKM]“.

441 Antra, ginčijamo sprendimo 173 ir 174 konstatuojamosiose dalyse aprašytame 2001 m. sausio 22 d. „draugiškame susitikime“ buvo kalbama apie PKM taikymą. Remiantis *Martinair* darbuotojo vidiniais užrašais apie šį ginčijamo sprendimo 174 konstatuojamojoje dalyje apibendrintą susitikimą galima teigti, kad „2001 m. vasario 1 d. [*Lufthansa*] turėjo sumažinti PKM dydį, o [*Cargolux*, *Swiss*, kitas vežėjas, KLM ir *British Airways*] paliko PKM nepakeistą“.

442 Trečia, ginčijamo sprendimo 395, 411, 425 ir 559 konstatuojamosiose dalyse aprašyti 2004 m. ir 2005 m. įvykę bendravimo apie PKM taikymą epizodai. Pirmiausia kalbama apie 2004 m. rugsėjo 22 d. elektroninį laišką, kuriuo *Lufthansa* įvairiems vežėjams paskelbė apie didinamą PKM (411 konstatuojamoji dalis), paskui apie 2004 m. rugsėjo 3 d. ir 2005 m. lapkričio 17 d. *Board of Airlines Representatives in Germany* (oro bendrovių atstovų taryba Vokietijoje, toliau – BARIG) krovinių komiteto susitikimus, per kuriuos *Lufthansa* įvairiems vežėjams pateikė informacijos apie PKM (425 ir 559 konstatuojamosios dalys), ir galiausiai apie 2004 m. liepos 23 d. BAR KP susitikimą Singapūre, per kurį SAC atstovas paragino kitus vežėjus, kiek tai susiję su PKM aptarimu, „palaikyti tam tikrą bendradarbiavimo lygį per ateinančius finansinius metus, atsižvelgiant į poreikį didinti skaidrumą dėl papildomų mokesčių“ (395 konstatuojamoji dalis).

443 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 584 konstatuojamojoje dalyje aprašytas 2001 m. rugsėjo 25 d. elektroninis laiškas. Remiantis toje konstatuojamojoje dalyje Komisijos apibendrintu elektroniniu laišku galima teigti, kad vietinis SAC darbuotojas „Skandinavijoje“ perdavė ieškovėms „konkurentų <…>, kurie visi numato įvesti PSM, tačiau nori, kad [ieškovės] žengtų pirmąjį žingsnį, planus“.

444 Taip pat, kiek tai susiję su keturių aptariamų bendravimo epizodų vieta, laiku, turiniu, neva vietiniu lygmeniu ir tuose epizoduose dalyvavusiais asmenimis, reikia konstatuoti, kad ieškovės dėl jų klysta.

445 Neginčytina, kad, kaip pažymi ieškovės, tam tikri to sprendimo 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai yra vietinės reikšmės ir kai kurie iš jų nevyko tuo pat metu, kai buvo paskelbta apie sprendimus dėl PKM ir PSM. Vis dėlto reikia pažymėti, kad ši aplinkybė ne tik neįrodo, jog tie bendravimo epizodai nesusiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, bet ir yra tik ginčijamo kartelio įgyvendinimo tvarkos pasekmė. Iš tiesų, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamąja dalimi, papildomi mokesčiai buvo bendrojo taikymo priemonės, nesusijusios su konkrečiu maršrutu, tačiau turėjo būti taikomos visiems maršrutams pasaulio mastu. Būtent todėl, kaip ginčijamo sprendimo 1323 išnašoje ir 876 bei 1046 konstatuojamosiose dalyse paaiškino Komisija, sprendimai dėl papildomų mokesčių paprastai buvo priimami kiekvieno vežėjo buveinės lygmeniu, nes jie buvo taikomi pasaulio mastu, tačiau įgyvendinami vietos darbuotojų vietos lygmeniu ir galėjo būti keičiami atsižvelgiant būtent į rinkos sąlygas ir vietos teisės aktus.

446 Vis dėlto, pirma, reikia konstatuoti, kad, kaip iš esmės pripažįsta ieškovės, ginčijamo sprendimo 144 konstatuojamojoje dalyje aptariamas vidinis susirašinėjimas elektroniniais laiškais vyko kitą mėnesį po to, kai *Star Cargo* aljanso vežėjai pasikeitė 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais (žr. šio sprendimo 360 punktą); tame susirašinėjime buvo išsamiai kalbama apie paskelbtą PKM įvedimą ir tariamasi dėl atsakymo, kurį reikia pateikti atsakant į pasipriešinimą, kurį tas paskelbimas sukėlė Suomijos ekspeditorių asociacijoje. Galiausiai šis susirašinėjimas buvo inicijuotas būtent ieškovių buveinėje. Iš tiesų reikia konstatuoti, kad būtent ieškovių buveinės darbuotojas paprašė ieškovių biuro Helsinkyje (Suomija) palaikyti „glaudų neformalų ryšį“ su *Lufthansa* darbuotoju dėl prieštaravimo, kurį dėl PKM įvedimo išreiškė Suomijos vežėjų asociacija. Taip pat būtent buveinė paskatino ieškovių biurą Helsinkyje atsakyti šiai asociacijai „nedarant nuorodos į kitus vežėjus, nes tai gali sukelti problemų su konkurencijos priežiūros institucijomis“.

447 Antra, reikia pažymėti, kad 2001 m. sausio 22 d. „draugiškas susitikimas“ ir 2005 m. lapkričio 17 d. BARIG krovinių komiteto susitikimas, apie kuriuos atitinkamai kalbama ginčijamo sprendimo 173 ir 174 konstatuojamosiose dalyse ir 559 konstatuojamojoje dalyje, buvo susiję bent su

buveinių lygmeniu nuspręsto PKM dydžio pakeitimo įgyvendinimu Vokietijoje. Iš tiesų, viena vertus, remiantis šio sprendimo 441 punkte nurodytais ir ginčijamo sprendimo 174 konstatuojamojoje dalyje apibendrintais *Martinair* vidaus užrašais galima teigti, kad, sprendžiant iš 2001 m. sausio 22 d. „draugiško susitikimo“, į kurį *Lufthansa* pardavimų direktorius Azijai ir Australijai sukvietė įvairius konkurentus, „2001 m. vasario 1 d. [*Lufthansa*] turėjo sumažinti PKM dydį, o [*Cargolux*, *Swiss*, kita vežėjas, KLM ir *British Airways*] paliko PKM nepakeistą“. Tačiau remiantis ginčijamo sprendimo 168–171 ir 182 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad šis sumažinimas, kuris šiuo atveju turėjo būti įgyvendintas Vokietijoje, taip pat buvo taikomas platesniu mastu. Kita vertus, 2005 m. lapkričio 17 d. BARIG krovinių komiteto susitikime buvo kalbama būtent apie *Lufthansa* pranešimą dėl PKM mažinimo nuo 2005 m. lapkričio 28 d. Tačiau remiantis ginčijamo sprendimo 552–556 ir 562 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad tas mažinimas taip pat buvo pritaikytas platesniu mastu.

448 Trečia, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 425 konstatuojamojoje dalyje aptartame 2004 m. rugsėjo 3 d. BARIG krovinių komiteto susitikime kalbėta įvairiomis „aktualiomis temomis“; apie tas „naujienas“ *Lufthansa* informavo kitus dalyvius. Viena iš tų temų buvo būtent PKM. Ieškinyje ieškovės nurodo, kad buvo kalbama apie PKM pakeitimą.

449 Ginčijamo sprendimo 411 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie elektroninį laišką, kuriuo *Lufthansa* po 19 dienų šešiolikai vežėjų, kurių dauguma dalyvavo šio sprendimo 448 punkte aprašytame BARIG krovinių komiteto susitikime, perdavė pranešimą apie nuo 2004 m. spalio 4 d. didinamą PKM. Neneigiama, kad šį elektroninį laišką savo kolegoms vietos lygmeniu išsiuntė už *Lufthansa* pardavimus Vokietijoje atsakingas asmuo.

450 Vis dėlto byloje yra duomenų, įrodančių, kad šis elektroninis laiškas buvo platesnės apimties, kuri nebuvo išimtinai vietinio masto. Reikėjo bent užtikrinti, kad buveinių lygmeniu nuspręstas didinimas būtų įgyvendinamas vietos lygmeniu. Iš tiesų, remiantis ginčijamu sprendimu ir ieškovių raštais, negalima daryti išvados, kad tas padidinimas nebuvo skirtas taikyti ir kitose šalyse.

451 Atvirkščiai, remiantis ginčijamo sprendimo 409 konstatuojamąja dalimi galima teigti, kad šio laiško išsiuntimo išvakarėse CPA padalinio Belgijoje vadybininkas vidaus kanalais savo buveinei perdavė pranešimą apie *Lufthansa* sprendimą didinti PKM ir nurodė, kad tą pačią dieną vyks „galutinė diskusija su „sektoriumi“, kur bus aptariama taikymo Belgijoje pradžios data“. Remiantis ginčijamo sprendimo 414 konstatuojamojoje dalyje nurodytais CPA vidaus elektroniniais laiškais taip pat galima teigti, kad „dauguma krovininių lėktuvų operatorių Briuselyje nusprendė nuo 2004 m. spalio 1 d. didinti [PKM]“, tačiau kai SAC pareiškė ketinanti pasielgti taip pat, jos buveinė pranešė, kad ji „turi rinktis [2004 m.] spalio 4 d. datą“ (žr. šio sprendimo 289 punktą).

452 Be to, ieškinyje ieškovės nurodė, kad tam pačiam už pardavimus Vokietijoje atsakingam asmeniui buvo atsiųsti pranešimai apie PKM, kuriuos *Lufthansa* joms perdavė 2003 m.–2004 m.; tarp jų yra ir ginčijamo sprendimo 411 konstatuojamojoje dalyje aprašytas pranešimas.

453 Ketvirta, reikia pažymėti, kad, kaip ieškinyje pripažįsta ieškovės, ginčijamo sprendimo 584 konstatuojamojoje dalyje nurodytas elektroninis laiškas buvo skirtas jų generaliniam direktoriui. Remiantis ta konstatuojamąja dalimi taip pat galima teigti, kad vietinis SAC darbuotojas, kuris tame elektroniniame laiške ieškovėms nusiuntė informaciją apie įvairių vežėjų ketinimą nustatyti PSM, tą informaciją taip pat perdavė savo buveinei.

454 Tiesa, priešingai, nei ginčijamo sprendimo 144, 173, 174, 559 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai, to sprendimo 584 konstatuojamojoje dalyje aptariamas elektroninis laiškas yra ankstesnis už sprendimo dėl PSM priėmimą vežėjų buveinių lygmeniu. Tačiau tai paaiškinama tuo, kad šis elektroninis laiškas buvo parašytas tuomet, kai dar nebuvo aišku, kad PSM bus nustatytas.

455 Penkta, remiantis ginčijamo sprendimo 372 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad to sprendimo 395 konstatuojamojoje dalyje aptariamas 2004 m. liepos 23 d. BAR KP susitikimas Singapūre priskiriamas prie 2004 m. vasarą buveinių ir vietos lygmeniu vykusių vežėjų diskusijų apie naujų ribinių verčių įvedimą, naują kuro kainų augumą ir PKM didinimą. Ieškovės nepateikia nė menkiausio įrodymo, kad paneigtų tokį aiškinimą.

456 Taigi Komisija pagrįstai rėmėsi ginčijamo sprendimo 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodytais bendravimo epizodais, kad įrodytų ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

457 Nė vienas ieškovių argumentas negali paneigti šios išvados.

458 Pirma, reikia pažymėti, kad ieškovės neturi pagrindo teigti, kad Komisija privalėjo įrodyti, jog kiekvienas keturiuose aptariamuose bendravimo epizoduose dalyvavęs fizinis asmuo tokiu dalyvavimu siekė prisidėti prie ginčijamo kartelio. Ieškovės taip pat negali tvirtinti, kad Komisija privalėjo įrodyti, kad per šiuos bendravimo epizodus juose dalyvavę asmenys galėjo sužinoti apie „mažos grupės įgyvendinamą kartelį“.

459 Remiantis jurisprudencija, įmonė, dalyvavusi darant vieną sudėtinį pažeidimą atliekant veiksmus, priskirtinus prie susitarimo ar suderintų veiksmų, turinčių antikonkurencinį tikslą, kaip tai suprantama pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį, kuriais siekta prisidėti prie bendro pažeidimo darymo, taip pat gali būti atsakinga už kitų įmonių veiksmus darant tą patį pažeidimą visą jos dalyvavimo jį darant laikotarpį. Taip yra tuo atveju, kai įrodoma, kad ta įmonė ketino savo elgesiu prisidėti prie visų dalyvių siektų bendrų tikslų ir žinojo apie tikrąjį kitų įmonių siekiant tų pačių tikslų planuotą ar praktiškai įgyvendintą elgesį arba galėjo protingai jį numatyti ir buvo pasirengusi prisiimti riziką (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

460 Taigi įmonė gali būti tiesiogiai atlikusi visus vieną ir tęstinį pažeidimą sudarančius antikonkurencinius veiksmus, o tokiu atveju Komisija turi teisę jai priskirti atsakomybę už visus veiksmus, todėl – ir už visą minėtą pažeidimą. Įmonė taip pat gali būti tiesiogiai atlikusi tik kelis vieną ir tęstinį pažeidimą sudarančius antikonkurencinius veiksmus, tačiau žinoti apie visus numatytus ar įgyvendintus kitų kartelio dalyvių neteisėtus veiksmus siekiant tų pačių tikslų arba pagrįstai juos numatyti ir būti pasirengusi prisiimti su jais susijusią riziką. Tokiu atveju Komisija taip pat turi teisę priskirti šiai įmonei atsakomybę už visą antikonkurencinį elgesį, sudarantį tokį pažeidimą, todėl – ir už visą pažeidimą (2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43 punktas).

461 Tuo remiantis darytina išvada, jog tam, kad būtų įrodytas dalyvavimas darant vieną ir tęstinį pažeidimą, turi būti tenkinamos trys sąlygos, t. y. bendro plano, kuriuo siekiama vieno tikslo, buvimas, įmonės sąmoningas prisidėjimas prie šio plano ir aplinkybė, kad ji žinojo (tai įrodyta arba preziumuojama) apie kitų dalyvių neteisėtus veiksmus (2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Putters*

International / Komisija, T-211/08, EU:T:2011:289, 35 punktą; taip pat žr. 2018 m. liepos 13 d. Sprendimo *Stührk Delikatessen Import / Komisija*, T-58/14, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:474, 118 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

462 Atvirkščiai, nebuvo jokio reikalo tą patį įrodinėti dėl kiekvieno dalyvavusio fizinio asmens.

463 Antra, dėl aplinkybės, kad tam tikri ginčijamo sprendimo 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodytuose bendravimo epizoduose dalyvavę vežėjai nebuvo apkaltinti juose dalyvavę, pakanka priminti, kad, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 845 konstatuojamąja dalimi, kiekvienas Komisijos pateiktas įrodymas nebūtinai turi pagrįsti tvirtą įsitikinimą, kad tikrai įvyko kiekvienas pažeidimo epizodas. Pakanka, kad šiuos reikalavimus atitiktų bendrai vertinama institucijos pateiktų įrodymų visuma, kurios atskiros dalys gali viena kitą patvirtinti (žr. 2011 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *Sachsa Verpackung / Komisija*, T-79/06, nepaskelbtas Rink, EU:T:2011:674, 60 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

464 Ginčijamo sprendimo 716 konstatuojamojoje dalyje Komisija pagrįstai nurodė, kad „nebūtinai suteikia tokią pačią vertę kiekvienai konstatuojamajai daliai <…> ir kiekvienam atskiram joje pateiktam įrodymui“ ir kad „konstatuojamosios dalys, į kurias buvo pateiktos nuorodos, veikiau yra dalis bendros įrodymų visumos, kuria ji rėmėsi, ir turi būti vertinamos atsižvelgiant į tokį kontekstą“.

465 Taigi neįrodyta, kad Komisija prieš tuos vežėjus turėjo surinkusi tokį pat įrodymų rinkinį, kokį turėjo prieš ieškoves.

466 Trečia, dėl tokių pačių priežasčių, kokios nurodytos šio sprendimo 363 punkte, ieškovės negali remtis ginčijamo sprendimo 144 ir 584 konstatuojamosiose dalyse nurodytų bendravimo epizodų poveikio jų elgesiui nebuvimu.

467 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šią dalį reikia atmesti.

f) Dėl penktos dalies, siejamos su klaidomis dėl bendravimo epizodų, susijusių su pajėgumų rezervavimo sutartimis, įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą

468 Ieškovės teigia, kad Komisija padarė faktinių aplinkybių ir teisės klaidą, nes priėjo prie išvados, kad ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti *Lufthansa* kolektyviniai elektroniniai laiškai priskiriami vienam ir tęstiniam pažeidimui, nors jie susiję su PKM taikymu pagal *Lufthansa* ir kitų vežėjų sutartis dėl pajėgumų rezervavimo.

469 Visų pirma, pasak ieškovių, įrodymų, kad tokios sutartys egzistuoja, ir jų sąlygas rasti galima tik dokumentuose, su kuriais jos negali susipažinti ir kuriuos pateikti paprašė dėstydamos pirmąjį pagrindą, t. y. *Lufthansa* prašyme atleisti nuo baudos ar ją sumažinti bei kitų vežėjų atsakymuose į pranešimą apie prieštaravimus. Ieškovių aiškinimas vis dėlto grindžiamas trimis toliau pateiktais teiginiais. Pirma, tuos elektroninius laiškus nuo 2005 m. kovo iki rugpjūčio mėn. už tarifų nustatymą atsakinga *Lufthansa* tarnyba išsiuntė vežėjų „tinklo“ tarnybų darbuotojams, kurie iš jos įsigydavo pajėgumų. Tačiau šios tarnybos buvo atsakingos už pajėgumų sutarčių tarp vežėjų valdymą ir apskritai nebuvo susijusios su kainų nustatymu ar papildomų mokesčių įvedimu. Antra, šių elektroninių laiškų adresatus *Lufthansa* įvardijo kaip „gerbiamus partnerius“. Trečia, pajėgumų rezervavimo sutarčių tarp *Lufthansa* ir tų elektroninių laiškų adresatų egzistavimas yra vienintelis įtikinamas paaiškinimas, kodėl skiriasi atskirų elektroninių laiškų adresatai.

470 Antra, Komisija neįrodė, kad ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti *Lufthansa Cargo* elektroniniai laiškai susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu.

471 Iš tiesų, viena vertus, Komisija neįvykdė jai tenkančios įrodinėjimo pareigos ir nepakankamai motyvavo ginčijamą sprendimą, nes neatsakė nė į vieną ieškovių pateiktą argumentą ir įrodymą. Tačiau šie argumentai ir įrodymai patvirtina, kad tarp tų elektroninių laiškų ir ginčijamo kartelio rate vykusių bendravimo epizodų nebuvo jokio ryšio ir jokios sąveikos. Pirmiausia pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti *Lufthansa* elektroniniai laiškai kas kartą buvo siunčiami dešimčiai dvylikai vežėjų, iš kurių nė vienas nepriklausė „mažai grupei“ ir iš kurių daugiau nei pusė nebuvo pripažinti dalyvavę ginčijamame kartelyje. Tada reikia pasakyti, kad darbuotojai, kuriems skirti tie elektroniniai laiškai, buvo atsakingi už pajėgumų rezervavimo sutarčių tvarkymą. Beje, ieškovių darbuotojas, kuriam buvo adresuoti tie elektroniniai laiškai, negavo jokių kitų elektroninių laiškų, kuriuos Komisija pasitelkė kaip kaltę patvirtinančius įrodymus. Galiausiai reikia pasakyti, kad tų elektroninių laiškų, kuriuose buvo pateikta išimtinai viešai paskelbta informacija, išsiuntimas sutapo su PKM nustatymu 2005 m. vežėjų sudarytose pajėgumų rezervavimo sutartyse.

472 Kita vertus, Komisija nepaaiškino, kaip ieškovių darbuotojas, kuriam buvo skirti ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti *Lufthansa* elektroniniai laiškai, ketino prisidėti prie vieno ir tęstinio pažeidimo, pasyviai gaudamas elektroninius laiškus su viešais skelbimais apie PKM, kurie turėjo teisėtą komercinį pagrindą.

473 Trečia, bet kuriuo atveju ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti *Lufthansa* elektroniniai laiškai negalėjo daryti įtakos ieškovių elgesiui. Iš tiesų papildomų mokesčių taikymo politiką jos nustatė bendradarbiaudamos su *Lufthansa* pagal aljanso, kuriam taikoma išimtis, sutartį. Šis bendradarbiavimas vyko dviejų vežėjų buveinėms dvišaliu pagrindu susirašinėjant elektroniniais laiškais, kuriais buvo pasikeičiama prieš *Lufthansa* išsiunčiant kolektyvinius elektroninius laiškus.

474 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

475 Šiuo klausimu, pirma, reikia konstatuoti, kad, kaip ir kiti su vienu ir tęstiniu pažeidimu susiję veiksmai, ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti elektroniniai laiškai buvo susiję su krovinių vežimo paslaugomis (viena paslauga) ir juose buvo kalbama apie PKM dydį ir tvarkaraštį (vienas pažeidimo antikonkurencinis tikslas ir pobūdis). Iš tiesų visais šiais elektroniniais laiškais buvo siekta informuoti jų adresatus apie *Lufthansa* ketinimus ateityje didinti PKM nuo tam tikros nustatytos datos.

476 Priešingai, nei teigia ieškovės, negalima teigti, kad buvo išimtinai siekiama užtikrinti tinkamą menamų susitarimų dėl pajėgumų rezervavimo vykdymą.

477 Iš tiesų, remiantis ginčijamo sprendimo 482 konstatuojamąja dalimi, darytina išvada, kad aptariami bendravimo atvejai bent iš dalies buvo ginčijamo kartelio pagrindas. Ginčijamo sprendimo 482 konstatuojamojoje dalyje Komisija citavo kito vežėjo atsakymą į *Lufthansa* elektroninį laišką, kuris taip pat cituotas toje konstatuojamojoje dalyje. Tame atsakyme tas vežėjas informuoja *Lufthansa*: „davėme nurodymus atstovybėms atitinkamai padidinti“.

478 Taigi, remiantis bylos medžiaga negalima teigti, kad šis atsakymas priskiriamas aptariamo vežėjo ir *Lufthansa* sudaryto komercinio susitarimo įgyvendinimui. Aplinkybė, kad šiam vežėjui nebuvo pateikta prieštaravimų ir kad jis šiais ketinimais pasidalijo dvišaliu pagrindu, negali paneigti šio konstatavimo.

479 Be to, remiantis bendravimo apie PKM epizodų chronologijos tyrimu darytina išvada, kad *Lufthansa* išsiųsti elektroniniai laiškai lėmė kitų vežėjų pakopinius veiksmus, kiek tai susiję su jų PKM. Taigi dėl 2005 m. rugpjūčio 22 d. *Lufthansa* pranešimo (495 konstatuojamoji dalis) tą pačią ar kitą dieną pas ieškoves (496 konstatuojamoji dalis), *Japan Airlines* (497 konstatuojamoji dalis) ir kitą vežėją (498 konstatuojamoji dalis) prasidėjo vidaus diskusijos dėl PKM didinimo.

480 Ieškovės taip pat veltui remiasi per ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodytus bendravimo epizodus paskleistos informacijos viešumu. Viena vertus, reikia priminti, kad keičiantis vieša informacija SESV 101 straipsnio 1 dalis pažeidžiama, jeigu ji yra pagrindas kitam antikonkurenciniam mechanizmui (šiuo klausimu žr. 2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *Aalborg Portland ir kt. / Komisija*, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ir C-219/00 P, EU:C:2004:6, 281 punktą).

481 Vis dėlto, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 118, 121, 125, 706 ir 848 konstatuojamosiomis dalimis ir šio sprendimo 476 ir 478 punktais, taip nutiko ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodytais bendravimo atvejais.

482 Kita vertus, reikia pažymėti, kaip tai daro Komisija, kad ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodytais bendravimo atvejais *Lufthansa* ne tik dalijosi vieša informacija, su kuria galėjo susipažinti menamų susitarimų dėl pajėgumų rezervavimo šalys. Atvirkščiai, *Lufthansa* joms išsiuntė kolektyvinius elektroninius laiškus ir taip visiems adresatams atskleidė suinteresuotų vežėjų tapatybes (žr. ginčijamo sprendimo 797 konstatuojamąją dalį) bei PKM, kurį šie turėjo mokėti pagal minėtas menamas sutartis, dydį ir taikymo tvarkaraštį.

483 Beje, ieškovės net neteigia, kad tokie kolektyviniai siuntimai buvo reikalingi menamoms sutartims vykdyti, o bylos dokumentuose siekiama įrodyti, kad buvo priešingai. Taigi remiantis ginčijamo sprendimo 453 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad 2005 m. kovo 22 d. vienai iš šių menamų sutarčių šalių *Lufthansa* pateikė pranešimą spaudai, kuriame skelbiama apie PKM didinimą; pranešimą prieš tai kolektyviniu elektroniniu laišku ji perdavė savo „gerbiamiems partneriams“ (450 konstatuojamoji dalis). Taip pat remiantis ieškinio prieduose A.59–A.61 pateiktais elektroniniais laiškais darytina išvada, kad apie ketinimą didinti PKM, kurį ieškovės turėjo mokėti pagal jų sudarytas pajėgumų rezervavimo sutartis, SAC joms pranešė dvišaliu pagrindu.

484 Antra, reikia pažymėti, kad trijų iš keturių šių elektroninių laiškų siuntėjas (ginčijamo sprendimo 446, 482 ir 495 konstatuojamosios dalys) yra *Lufthansa* darbuotojas, kurį pačios ieškovės apibūdina kaip „tikriausiai pagrindinę pasaulinio masto [vieno ir tęstinio pažeidimo] figūrą“ ir kaip „pagrindinį [*Lufthansa*] darbuotoją mažoje grupėje]. Ketvirtojo iš šių elektroninių laiškų siuntėja (ginčijamo sprendimo 450 konstatuojamoji dalis) buvo *Lufthansa* tarifų nustatymo skyriaus direktorė. Viena vertus, ji buvo susijusi dar bent su vienu kitu ginčijamu bendravimo epizodu (ginčijamo sprendimo 455 konstatuojamoji dalis). Kita vertus, remiantis ginčijamo sprendimo 457 konstatuojamojoje dalyje nurodytu 2005 m. balandžio 7 d. elektroniniu laišku darytina išvada, kad *Lan Airlines* kainų politikos direktorius vieno iš savo kolegų paprašė susisiekti su ja ir padiskutuoti apie kuro kainų indeksą.

485 Atvirkščiai, neginčytina, kad ieškovių darbuotojas, kuriam buvo skirti ginčijamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti *Lufthansa* elektroniniai laiškai, nedalyvavo kituose veiksmuose, dėl kurių Komisija nusprendė, kad jie susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu. Vis dėlto to nepakanka įrodyti, kad šie elektroniniai laiškai nesusiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu. Taigi, viena vertus, kiti tų elektroninių laiškų adresatai ir fiziniai asmenys, dalyvavę kituose veiksmuose, kurie pripažinti susiję su šiuo pažeidimu, iš dalies sutampa. Konkrečiai kalbant, *Lan Airlines* darbuotojas, kuriam buvo skirtas ginčijamo sprendimo 495 konstatuojamojoje dalyje nurodytas elektroninis laiškas, dalyvavo to paties sprendimo 474 konstatuojamojoje dalyje aprašytuose ginčijamuose bendravimo epizoduose.

486 Kita vertus, reikia priminti, jog tam, kad būtų nustatytas vienas ir tęstinis pažeidimas, atliekant skirtingus veiksmus dalyvavę darbuotojai nebūtinai turi būti tie patys. Beje, dalyvavusios įmonės taip pat neturi būti tos pačios (žr. šio sprendimo 316 punktą).

487 Trečia, reikia konstatuoti, kad *Lufthansa* taikytas metodas kolektyviniais elektroniniais laiškais informuoti skirtingus vežėjus apie ketinimą netrukus keisti PKM dydį buvo pasitelktas ne tik tuose bendravimo epizoduose, kuriuose, ieškovių teigimu, buvo kalbama apie pajėgumų rezervavimo sutarčių vykdymą. Iš tikrųjų *Lufthansa* taip pat elgėsi ir kituose bendravimo epizoduose buveinių (ginčijamo sprendimo 279 ir 346 konstatuojamosios dalys) ir vietos (ginčijamo sprendimo 313 ir 507 konstatuojamosios dalys) lygmenimis.

488 Ketvirta, dėl aplinkybės, kad tų elektroninių laiškų siuntimo laikas sutapo su papildomų mokesčių įtraukimu į pajėgumų rezervavimo sutartis, reikia pažymėti, kad jie taip pat sutapo su įvairiais kitais ginčijamais bendravimo epizodais, apie kuriuose nesakoma, kad jie buvo susiję su tų sutarčių vykdymu.

489 Dėl prieštaravimo, kad šioje dalyje nebuvo pateikta motyvų, reikia priminti, kad, remiantis SESV 296 straipsniu ir Chartijos 41 straipsnio 2 dalies c punktu, Komisijos priimami sprendimai turi būti motyvuoti.

490 Motyvai turi atitikti to teisės akto pobūdį ir aiškiai bei nedviprasmiškai atskleisti aktą priėmusios institucijos argumentus, kad suinteresuotieji asmenys galėtų susipažinti su priimtos priemonės pagrindimu, o kompetentingas teismas – vykdyti jos kontrolę (šiuo klausimu žr. 2011 m. rugsėjo 29 d. Sprendimo *Elf Aquitaine / Komisija*, C-521/09 P, Rink., EU:C:2011:620, 147 punktą).

491 Pareigos motyvuoti paisymas turi būti vertinamas atsižvelgiant į konkretaus atvejo aplinkybes, visų pirma į akto turinį, nurodytų motyvų pobūdį bei akto adresatų ar kitų su juo susijusių asmenų, kaip tai suprantama pagal SESV 263 straipsnio ketvirtą pastraipą, galimą suinteresuotumą gauti paaiškinimų. Nereikalaujama motyvuose išvardyti visų svarbių faktinių ir teisinių aplinkybių, nes klausimas, ar teisės akto motyvavimas atitinka SESV 296 straipsnio ir Chartijos 41 straipsnio 2 dalies c punkto reikalavimus, turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant ne tik į jo formuluotę, bet ir į aplinkybes ir visas atitinkamą klausimą reglamentuojančias teisės normas (2011 m. rugsėjo 29 d. Sprendimo *Elf Aquitaine / Komisija*, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 150 punktas ir 2016 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Printeos ir kt. / Komisija*, T-95/15, EU:T:2016:722, 45 punktas).

492 Taigi nagrinėjamu atveju ginčijamo sprendimo 107–112 konstatuojamosiose dalyse Komisija išdėstė „kartelio bazinius principus ir sandarą“, o to sprendimo 118–120 konstatuojamosiose dalyse aprašė bendravimą dėl PKM, kuris apėmė, be kita ko, elektroninius laiškus su vieša informacija, paskleista ir vežėjams, kuriems nepateikta prieštaravimų. To sprendimo

869–883 konstatuojamosiose dalyse ji paaiškino motyvus, dėl kurių nusprendė, kad egzistuoja vienas pažeidimas. To paties sprendimo 719 konstatuojamojoje dalyje ji išnagrinėjo prieš ieškovės surinktus įrodymus dėl vieno ir tęstinio pažeidimo dedamosios, susijusios su PSM, kurie išdėstyti aptariamo sprendimo 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse.

493 Tokiomis aplinkybėmis, taip pat atsižvelgiant į reikšmingą jurisprudenciją ir kaip galima dabar teigti remiantis šioje dalyje išdėstytais argumentais dėl esmės (žr. šio sprendimo 475–488 punktus), ieškovės galėjo suprasti, kodėl Komisija nustatė, jog tie įrodymai susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, nepaisant per administracinę procedūrą pateiktų argumentų, o Teisingumo Teismas – atlikti kontrolę.

494 Taigi šią dalį reikia atmesti.

495 Tokiomis aplinkybėmis, jeigu ieškovės ketino dėstydamos šią dalį pakartoti prašymą pateikti *Lufthansa* pareiškimą atleisti nuo baudos ar ją sumažinti ir kitų vežėjų atsakymus į pranešimą apie prieštaravimus, Bendrasis Teismas konstatuoja, kad šių dokumentų pateikimas negali būti kuo nors naudingas nagrinėjant šią dalį, ir dėl tos priežasties nereikia taikyti proceso organizavimo priemonės ir prašyti Komisijos juos pateikti.

g) Dėl šeštos dalies, siejamos su klaidomis vertinant trečiosiose šalyse vykusį bendravimą

496 Ieškovės teigia, kad Komisija padarė faktinių aplinkybių ir teisės klaidą, vienam ir tęstiniam pažeidimui priskirdama ieškovių veiksmus maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių. Ieškovės iš esmės nurodo penkis prieštaravimus šiam teiginiui pagrįsti. Pirmasis iš tų prieštaravimų susijęs su suverenumo ir nesikišimo principų pažeidimu, antrasis – su klaidomis vertinant valstybės spaudimą, kurį ieškovės patyrė įvairiose trečiosiose šalyse, trečiasis – su klaidomis taikant SESV 101 straipsnio 1 dalį veiksmams, susijusiems su atvykstamaisiais maršrutais iki 2004 m. gegužės 1 d., o EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį – veiksmams, susijusiems su maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos iki 2002 m. birželio 1 d., ketvirtasis – su klaidomis vertinant veiksmus Šveicarijoje, ir penktasis – su klaida dėl ieškovių veiksmų trečiosiose šalyse priskyrimo vienam ir tęstiniam pažeidimui.

1) Dėl pirmojo prieštaravimo, kad buvo pažeisti suverenumo ir nesikišimo principai

497 Ieškovės iš esmės prieštarauja Komisijai, kad ši pažeidė 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje (JAV) pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 straipsnyje įtvirtintą suverenumo principą ir nesikišimo principą, nes skirdama sankciją už veiksmus, organizuotus ir įvykdytus trečiosiose šalyse, kuriose nuspręsta leisti juos vykdyti dėl joms būdingų politinių priežasčių, taikė apibrėžto poveikio kriterijų.

498 Komisija neišdėstė aiškios nuomonės šiuo klausimu.

499 Tarptautinėje paprotinėje teisėje pripažįstamas principas, kad kiekviena valstybė turi visas ir išimtines suverenias teises į oro erdvę virš jos teritorijos (2011 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Air Transport Association of America ir kt.*, C-366/10, EU:C:2011:864, 103 ir 104 punktai). Šis principas įtvirtintas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 1 straipsnyje, kuriuo ieškovės remiasi rašytiniuose dokumentuose.

500 Nesikišimo principas taip pat pripažįstamas tarptautinėje paprotinėje teisėje. Šis principas, kuris taip pat vadinamas nesikišimo į valstybės vidaus reikalus principu, reiškia bet kurios suverenios valstybės teisę vykdyti veiklą be išorinio įsikišimo ir yra valstybių suverenios lygybės principo pasekmė (2014 m. spalio 16 d. Sprendimo *LTTE / Conseil*, T-208/11 ir T-508/11, EU:T:2014:885, 69 punktas).

501 Jeigu ieškovės galėtų Bendrajame Teisme remtis oro erdvės suverenumo ir nesikišimo principais, reikia pažymėti, kad Komisija jų niekaip nepažeidė, kai skirdama sankciją už veiksmus, organizuotus ir įvykdytus trečiosiose šalyse, kuriose nuspręsta leisti juos vykdyti dėl joms būdingų politinių priežasčių, taikė apibrėžto poveikio kriterijų. SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymas veiksmams, kurie gali padaryti tiesioginį ir esminį poveikį EEE, iš tiesų grindžiamas tarptautine viešąja teise (žr. 2018 m. liepos 12 d. Sprendimo *Viscas / Komisija*, T-422/14, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:446, 101 punktas ir nurodyta jurisprudencija) ir, dėl tos priežasties, oro erdvės suverenumo ir nesikišimo principais.

502 Taigi, remiantis šio sprendimo 149–237 punktais, darytina išvada, kad buvo galima numatyti, jo vienas ir tęstinis pažeidimas gali padaryti esminį ir tiesioginį poveikį EEE.

503 Taigi šį prieštaravimą reikia atmesti.

2) Dėl antrojo prieštaravimo dėl klaidų vertinant valstybės spaudimą, kurį ieškovės patyrė įvairiose trečiosiose šalyse

504 Vertinant valstybės spaudimą, kurį ieškovės patyrė įvairiose trečiosiose šalyse, reikia pažymėti, kad remiantis ginčijamo sprendimo 972–1021 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, jog Komisija išanalizavo SOP, kurias sudarė dvi šalys, nustatydamos, kokiomis sąlygomis tam tikslui paskirti vežėjai vykdo vieną ar kelis oro maršrutus, apimtį. Taigi, be kita ko, ji nurodė, kad šioje byloje susitariančiosios šalys, kurių teritorijoje vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, padarė vieną ir tęstinį pažeidimą, aptariamų SOP nuostatų paprastai netaikė. Tada išanalizavusi įvairių trečiųjų šalių, t. y. Honkongo, Japonijos, Indijos Respublikos, Tailando Karalystės, Singapūro Respublikos, Pietų Korėjos Respublikos ir Brazilijos Federacinės Respublikos, teisės aktus bei administracinę praktiką Komisija nenustatė, kad kokiu nors valstybės spaudimu būtų galima pagrįsti SESV 101 straipsnio netaikymą vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai.

505 Ieškovės teigia, kad šiuose argumentuose yra kelios klaidos.

506 Viena vertus, jos teigia, kad, kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugomis, pagal Sąjungos konkurencijos teisės normas skyrus bausmę už trečiojoje šalyje leidžiamus veiksmus pažeidžiamas teisinio saugumo principas, 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės 59 straipsnis ir SESV 351 straipsnis, nes tokiu atveju būtų neatsižvelgta į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 847/2004 dėl derybų dėl valstybių narių ir trečiųjų šalių susitarimų dėl oro susisiekimo ir jų įgyvendinimo (OL L 157, 2004, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 193) nustatytą procedūrą.

507 Kita vertus, dėl *SAS Cargo* veiksmų, susijusių su krovinių vežimo iš Honkongo, Japonijos ir Tailando paslaugomis, ieškovės iš esmės teigia, kad Komisija netinkamai įvertino jų pateiktus įrodymus ir argumentus ir dėl tos priežasties veiksmams, kuriems iš tikrųjų buvo taikomos šių trečiųjų šalių ir „Skandinavijos šalių“ sudarytos SOP arba vietos teisės aktai, per klaidą taikė SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį. Kiek tai susiję su *SAS Cargo* veiksmais dėl

krovinių vežimo paslaugų iš Indijos, Singapūro, Pietų Korėjos ir Brazilijos, Komisija, analizuodama reglamentavimo tvarką, iš tikrųjų nesiėmė nagrinėti taikomų teisės aktų ir praktikos, taigi jos sprendimas grindžiamas klaidingais arba įrodymais nepagrįstais teiginiais.

508 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

509 Šiuo klausimu reikia priminti, kad SESV 101 straipsnio 1 dalis taikoma tik antikonkurenciniams susitarimams, kurių įmonės ėmėsi savo iniciatyva. Jeigu įmonių antikonkurencinė veikla įtvirtinta nacionalinės teisės aktuose arba jeigu tuose teisės aktuose sukurtas teisinis pagrindas, kuris savaime pašalina bet kokią įmonių galimybę konkuruoti, SESV 101 straipsnis netaikomas. Tokiu atveju konkurencijos ribojimo priežastis, kaip reikalaujama pagal šią nuostatą, nėra savarankiška įmonių veikla (žr. 1997 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Komisija ir Prancūzija / Ladbroke Racing*, C-359/95 P ir C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

510 Atvirkščiai, jei nacionalinės teisės aktuose palikta konkurencijos, kurią įmonės savo savarankiška veikla gali trukdyti, riboti arba iškraipyti, galimybė, SESV 101 straipsnis gali būti taikomas. Nesant privalomos teisinės nuostatos, reikalaujančios antikonkurencinio elgesio, Komisija gali nuspręsti, kad atitinkamas ūkio subjektas negalėjo daryti savarankiškų sprendimų, tik jei remiantis objektyviais, reikšmingais ir vienas kitą patvirtinančiais įrodymais galima daryti išvadą, jog toks elgesys jam buvo vienašališkai primestas nacionalinės valdžios institucijoms darant neatremiamą spaudimą, kaip antai grasinimą imtis valstybinių priemonių, kurios lemtų tokio ūkio subjekto didelius nuostolius (šiuo klausimu žr. 2003 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Minoan Lines / Komisija*, T-66/99, EU:T:2003:337, 177 ir 179 punktus ir nurodytą jurisprudenciją).

511 Remiantis jurisprudencija, taip nėra tuo atveju, kai teisės aktu arba elgesiu tik skatinama arba padedama įmonėms imtis savarankiškų antikonkurencinių veiksmų (šiuo klausimu žr. 2006 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Raiffeisen Zentralbank Österreich ir kt. / Komisija*, T-259/02–T-264/02 ir T-271/02, EU:T:2006:396, 258 punktą).

512 Galiausiai remiantis jurisprudencija darytina išvada, kad būtent nagrinėjamos įmonės privalo įrodyti, kad dėl teisės akto ar valstybės veiksmų neteko bet kokio savarankiškumo nustatyti savo prekybos politiką (šiuo klausimu žr. 1999 m. spalio 7 d. Sprendimo *Irish Sugar / Komisija*, T-228/97, EU:T:1999:246, 129 punktą). Iš tikrųjų, nors konkurencijos taisyklių pažeidimą turi įrodyti institucija, kuri teigia, jog padarytas toks pažeidimas, įmonė, pateikdama gynybos pagrindą dėl šių taisyklių pažeidimo konstatavimo, privalo pateikti įrodymą, kad taisyklės, kuria grindžiamas šis gynybos pagrindas, taikymo sąlygos yra tenkinamos, todėl ta institucija turės remtis kitais įrodymais (žr. 2017 m. vasario 16 d. Sprendimo *Hansen & Rosenthal et H&R Wax Company Vertrieb / Komisija*, C-90/15 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2017:123, 19 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

513 Šie argumentai vienodai taikomi valstybės narės ar EEE susitarimo susitariančiosios šalies ir trečiosios šalies teisės aktams ir veiksmams (šiuo klausimu žr. 2003 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Atlantic Container Line ir kt. / Komisija*, T-191/98 ir T-212/98–T-214/98, EU:T:2003:245, 1131 punktą), kaip iš esmės galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1435 išnaša.

514 Atsižvelgiant būtent į šiuos argumentus reikia išnagrinėti, ar ieškovės pagrįstai teigia, jog Komisija padarė klaidų, nagrinėdama skrydžiams iš Honkongo, Japonijos ir kitų aptariamų trečiųjų šalių taikomus teisės aktus.

515 Šiuo klausimu reikia priminti, jog šio sprendimo 115 punkte nuspręsta, kad Komisija padarė klaidą, kai atsisakė ieškovėms leisti susipažinti su ginčijamo sprendimo 977–979, 1003, 1005 ir 1006 konstatuojamosiose dalyse nurodytomis atsakymų į pranešimą apie prieštaravimus ištraukomis ir kad dėl tos priežasties nagrinėjant Komisijos sprendimo pagrįstumą į tas ištraukas nereikia atsižvelgti kaip į kaltę patvirtinančius įrodymus.

i) Honkongas

516 Ginčijamo sprendimo 976–993 konstatuojamosiose dalyse kalbama, viena vertus, apie Kinijos Liaudies Respublikos specialiojo administracinio regiono Honkongo sudarytas SOP ir, kita vertus, apie Honkongo teisinį reguliavimą. Tose konstatuojamosiose dalyse Komisija pareiškė, kad Honkonge vežėjams nebuvo nustatyta jokio reikalavimo diskutuoti apie tarifus.

517 Pirma, ginčijamo sprendimo 981–986 konstatuojamosiose dalyse Komisija pripažino, kad daugumoje Kinijos Liaudies Respublikos specialiojo administracinio regiono Honkongo pasirašytose SOP buvo reikalaujama, jog susitariančiųjų šalių nurodytų vežėjų į sąskaitas įtraukiamus tarifus patvirtintų kompetentingos valdžios institucijos, t. y. Honkongo atveju – CAD, ir kad pagal jas buvo leidžiama nurodytiems vežėjams iš anksto tartis dėl kainų. Vis dėlto tame sprendime nustatyta, kad tose SOP jokiu atveju nereikalaujama tokių konsultacijų prieš pateikiant prašymą patvirtinti.

518 Patvirtindama šią išvadą Komisija ginčijamo sprendimo 983 konstatuojamojoje dalyje nurodė tokią įvairiose SOP vartojamą standartinę nuostatos formuluotę:

„Dėl tarifų, apie kuriuos kalbama šio straipsnio pirmoje dalyje, susitariančiųjų šalių nurodytos oro bendrovės gali tartis siekdamos, kad jų tarifai būtų patvirtinti; prieš pasiūlydamos tuos tarifus tos bendrovės gali konsultuotis su kitomis visame ar dalyje tos paties maršruto veikiančiomis oro bendrovėmis. Tačiau nėra jokių kliūčių nurodytai oro bendrovei siūlyti, o susitariančiųjų šalių aviacijos valdžios institucijoms nenustatyta jokio draudimo patvirtinti bet kokį tarifą dėl to, kad ta oro bendrovė negavo kitų nurodytų oro bendrovių sutikimo dėl to tarifo, ar dėl to, kad jokia kita nurodyta oro bendrovė nevykdo skrydžių tuo pačiu maršrutu.“

519 Ginčijamo sprendimo 985 konstatuojamojoje dalyje Komisija pridūrė, kad, pavyzdžiui, Čekijos Respublikos ir Kinijos Liaudies Respublikos specialiojo administracinio regiono Honkongo sudarytoje SOP, buvo nurodyta, kad jokia šalis nereikalaus vežėjų tartis dėl tarifų.

520 Šiuo klausimu ieškovės pateikia du argumentus. Pirmasis grindžiamas tuo, kad Komisija necitavo įvairiose Kinijos Liaudies Respublikos specialiojo administracinio regiono Honkongo pasirašytose SOP, kuriose įtvirtintas kolektyvinis papildomo mokesčio režimas, esančios nuostatos 1 dalies, nors antroji tos nuostatos dalis grindžiama tuo, kad pagrindiniame to regiono įstatyme nustatytas tiesioginis SOP taikymas.

521 Dėl pirmojo argumento reikia konstatuoti, kad remiantis įvairiose SOP, kurių šalis yra Kinijos Liaudies Respublikos specialusis administracinis regionas Honkongas, esančios nuostatos 1 dalimi darytina išvada, kad nurodytų vežėjų tarifus turi patvirtinti šalių kompetentingos valdžios institucijos, atsižvelgdamos į įvairius reikšmingus veiksnius. Nors nurodyta, kad prie tokių veiksnių priskiriami kitų vežėjų tarifai, vis dėlto nenumatyta, kad jie turi būti nustatomi po suinteresuotųjų ūkio subjektų pasitarimo. Taigi, priešingai, nei teigia ieškovės, tos nuostatos 1 dalis negali būti suprantama taip, kad joje nustatytas kolektyvinis papildomo mokesčio režimas. Todėl pirmąjį ieškovių argumentą reikia atmesti.

522 Tai konstatavus, nereikia priimti sprendimo dėl antrojo argumento dėl tiesioginio SOP taikymo pagal pagrindinį Kinijos Liaudies Respublikos specialiojo administracinio regiono Honkongo įstatymą. Iš tiesų, kadangi SOP nenustatytas kolektyvinis papildomo mokesčio režimas, jos negali būti kliūtis Komisijai taikyti SESV 101 straipsnį arba EEE susitarimo 53 straipsnį aptariamiems veiksmams remiantis valstybės spaudimu grindžiamu gynybos pagrindu, neatsižvelgiant į jų teisinę vertę Honkonge.

523 Be to, reikia pažymėti, kad ieškovės neneigia, jog SOP nuostatose dėl nurodytų vežėjų diskusijų apie tarifus apibrėžtuose maršrutuose nesuteiktas leidimas keliems vežėjams, vykdantiems skrydžius į skirtingas paskirties šalis, panašias į aptariamas ginčijamame sprendime, apskritai tartis dėl tarifų.

524 Antra, dėl Honkongo administracinės praktikos reikia pasakyti, kad ginčijamo sprendimo 987–989 konstatuojamosiose dalyse Komisija pareiškė, jog nebuvo nustatyta, kad prieš pateikiant kolektyvinį prašymą patvirtinti tarifus CAD būtų reikalavęs konsultuotis su vežėjais. Konkrečiai kalbant, nė vienas vežėjas nepateikė įrodymo, kad CAD tiesiogiai reikalavo pateikti kolektyvinius prašymus.

525 Ginčijamo sprendimo 992 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, viena vertus, kiek tai susiję su PKM, kad CAD nebuvo pasirengęs priimti individualius prašymus dėl PKM mechanizmo, tačiau buvo pasirengęs priimti individualius prašymus dėl fiksuoto dydžio PKM, ir, kita vertus, kiek tai susiję su kitais papildomais mokesčiai, kad vežėjai netvirtino, jog CAD reikalavo teikti kolektyvinius prašymus.

526 Šiuo klausimu ieškovės teigia, kad nuo 2000 m. iki 2006 m. CAD, kuris turi didelę diskreciją, nebuvo pasirengęs priimti vežėjų individualių prašymų dėl fiksuoto dydžio PKM. Taigi jis nurodė BAR KP susitarti dėl indeksu grindžiamo PKM mechanizmo ir dėl to nagrinėjo tik kolektyvinius prašymus, pateiktus po vežėjų diskusijų apie taikytinus tarifus. Nuo tada, kai įvairiose šalyse 2006 m. buvo pradėti tyrimai dėl papildomų mokesčių, CAD galiausiai pradėjo tvirtinti PKM, kurie nustatyti ne pagal indeksu grindžiamą mechanizmą. PSM dydis buvo nustatomas pagal tą patį režimą, kol 2004 m. CAD nusprendė nebereikalauti PSM patvirtinimo. Ieškovės pateikia daug įrodymų šiems teiginiams pagrįsti, konkrečiai kalbant, 2008 m. rugsėjo 5 d. ir 2009 m. rugsėjo 3 d. Komisijai adresuotus CAD raštus, ir teigia, kad Komisija nepateikė įrodymų, jog iki 2006 m. balandžio 14 d. CAD gavo ir patvirtino individualius prašymus dėl fiksuoto dydžio PKM.

527 Šiuo klausimu, viena vertus, reikia pažymėti, kad savo teiginiams pagrįsti ieškovės pateikia kelis dokumentus, kuriuos parengė, ne CAD, o jos pačios arba kiti vežėjai.

528 Tarp pateiktų dokumentų yra spaudoje publikuotų straipsnių, Honkongo vežėjų tarybos internetinių publikacijų ar BARKP parengtų dokumentų. Nors neginčytina, kad visuose tuose dokumentuose nurodyta, kad nuo 1997 m. vežėjai arba Honkongo valdžios institucijos ėmėsi priemonių indeksu grindžiamam PKM mechanizmui nustatyti ar kad CAD buvo pateikti kolektyviniai prašymai patvirtinti PSM, nė viename iš jų nenurodyta, kad vežėjas negali CAD pateikti individualaus prašymo dėl fiksuoto dydžio PKM ar dėl PSM.

529 Kita vertus, dėl Komisijai skirtų CAD raštų reikia pažymėti, kad 2008 m. rugsėjo 5 d. rašte nurodyta, jog iš visų vežėjų, pageidaujančių nustatyti papildomą mokestį vežamiems kroviniams iš Honkongo, nuo 2000 m. iki 2007 m. CAD reikalavo gauti išankstinį leidimą, kad tokiomis aplinkybėmis CAD teigė, jog kolektyviniai prašymai tuo pat metu yra veiksmingi, pagrįsti ir teisėti ir kad tokia praktika atitinka Kinijos Liaudies Respublikos specialiojo administracinio

regiono Honkongo sudarytas SOP. Taigi aplinkybė, jog nurodyta, kad kolektyvinis prašymas yra veiksminga priemonė prašymui dėl papildomų mokesčių pateikti, išnagrinėti bei patvirtinti ir kad CAD tokią prašymo formą Honkonge laiko teisėta, nereiškia, kad pagal Honkongo teisės aktus ar administracinę praktiką būtų reikalaujama teikti kolektyvinius prašymus ir neleidžiama teikti individualių prašymų dėl papildomų mokesčių.

530 Taip pat 2009 m. rugsėjo 3 d. raštas suformuluotas šitaip:

„Komisijai turi būti visiškai aišku, kad, kiek tai susiję su krovinių vežimui taikomu indeksu grindžiamu [PKM] mechanizmu, reikalaujama, kad [BAR KP] ir dalyvaujantys vežėjai susitartų dėl kolektyvinių prašymų detalių, įskaitant dėl papildomo mokesčio dydžio, kurį prašoma patvirtinti, dėl įrodymų, kurie turėjo būti pateikti CAD pagrįsti prašymams, ir dėl vieningo mechanizmo, kuris turėjo būti taikomas nustatant papildomą mokestį. CAD taip pat suteikė įgaliojimą dalyvaujantiems vežėjams ir pareikalavo jų konkrečiai rinkti patvirtintą papildomą mokestį. Be to, suteikėme įgaliojimą BAR KP ir pareikalavome, kad bet kokį kolektyviniuose prašymuose dalyvaujančių vežėjų sąrašo pakeitimą jis pateiktų tvirtinti CAD, taip pat aiškiai nurodėme, kad tie vežėjai neturėtų rinkti [PKM] be aiškaus BAR KP skirto CAD patvirtinimo.“

531 Taigi tame rašte išsamiai išdėstytos tik CAD reikalaujamos sąlygos, kuriomis BAR KP ir vežėjai numato teikti kolektyvinį prašymą dėl indeksu grindžiamo PKM. Atvirkščiai, jame neužsimenama apie bendrą pareigą teikti kolektyvinį prašymą dėl PKM, taip pat apie tai, kad neįmanoma pateikti individualaus prašymo dėl fiksuoto dydžio PKM. Taigi tas raštas neprieštarauja ginčijamo sprendimo 992 konstatuojamajai daliai, kuria remiantis galima teigti, kad teikti kolektyvinius prašymus, dėl kurių vežėjai turi tartis, buvo reikalaujama tik dėl indeksu grindžiamo PKM ir kad individualius prašymus buvo galima teikti, kiek tai susiję su fiksuoto dydžio PKM.

532 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškovės neįrodė, jog Honkongo teisės aktais ar valdžios institucijų veiksmais, įskaitant pastarųjų sudarytas SOP, jų buvo reikalaujama taikomus tarifus aptarti su kitais vežėjais ir kad dėl to buvo neįmanoma teikti CAD individualaus prašymo dėl fiksuoto dydžio PKM. Taigi jos neįrodė, kad ginčijamame sprendime Komisija klaidingai nusprendė, jog Honkongo teisės aktai nėra kliūtis taikyti SESV 101 straipsnio 1 dalį.

ii) Japonija

533 Ginčijamo sprendimo 995–1012 konstatuojamosiose dalyse kalbama, viena vertus, apie Japonijos sudarytas SOP ir, kita vertus, apie Japonijos teisės aktuose nustatytą tvarką. Tose konstatuojamosiose dalyse Komisija pareiškė, kad Japonijoje vežėjams nebuvo nustatyta jokio reikalavimo diskutuoti apie tarifus.

534 Visų pirma, dėl Japonijos sudarytų SOP pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 995 konstatuojamojoje dalyje pakartota su Nyderlandų Karalyste sudarytoje sutartyje esančios nuostatos formuluotė, kuri naudojama kitose sutartyse ir kurioje numatyta:

„Kiek įmanoma, nurodytos oro bendrovės siekia susitarimo dėl tarifų, taikydamos IATA tarifų nustatymo mechanizmą. Jei tai neįmanoma, dėl kiekviename konkrečiame maršrute taikomų tarifų tariasi nurodytos oro bendrovės.“

535 Ginčijamo 996 konstatuojamojoje dalyje pažymėjusi, kad, pasak vieno vežėjo, SOP veikiau reikalaujama, nei leidžiama tartis dėl kainų, to sprendimo 997 konstatuojamojoje dalyje Komisija pabrėžė, kad su Jungtine Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalyste sudaryta sutartis 2000 m. buvo iš dalies pakeista susitarimo protokolu, kuriame nustatyta, kad prieš teikdami prašymą patvirtinti nurodyti vežėjai neturi tarpusavyje konsultuotis dėl kainų. Remiantis to sprendimo 1005–1008 konstatuojamosiomis dalimis pažymėtina, kad nors pagal SOP galima teigti, kad vežėjai turi susitarti dėl tarifų (su tam tikromis sąlygomis), tokios diskusijos leidžiamos išimtinai tik nurodytiems vežėjams konkrečiuose maršrutuose ir jokiu atveju nereiškia bendrų diskusijų su įvairiais vežėjais. Galiausiai SOP šalys iš tikrųjų nereikalauja taikyti šių sutarčių, todėl pareigos veikiau kyla iš Japonijoje galiojančių nacionalinės teisės aktų ir administracinių nuostatų, o tai dar labiau patvirtina aplinkybė, kad šalys teigia, jog buvo reikalavimas derinti PKM, o ne PSM.

536 Šiuo klausimu, pirma, ieškovės teigia, kad Komisija necitavo ginčijamame sprendime pateiktos standartinės nuostatos 1 dalies. Antra, jos pažymi, kad Japonijos Konstitucijoje ir teisės aktuose numatytas tiesioginis SOP taikymas, kurio negalima paneigti tuo, kad „Skandinavijos šalys“ netaikė sąlygų dėl tarifų. Trečia, jos tvirtina, kad Japonijos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės sudaryta SOP joms netaikoma.

537 Pirma, kiek tai susiję su teiginiu, kad Komisija necitavo ginčijamame sprendime pateiktos standartinės nuostatos 1 dalies, reikia pažymėti, kad toje dalyje išvardyti veiksniai, į kuriuos reikia atsižvelgti nustatant tarifus, ir numatyta, kad tie veiksniai nustatomi remiantis paskesnėmis straipsnio, kurioje ta dalis išdėstyta, nuostatomis. Taigi remiantis šia nuostata arba ginčijamame sprendime pateikta nuostata negalima teigti, kad SOP vežėjams nustatyta pareiga derinti veiksmus apskaičiuojant papildomus mokesčius. Be to, ieškovės nepateikia jokio pagrįsto argumento, įrodančio, kad yra priešingai.

538 Antra, reikia pažymėti, kad ieškovės neneigia, jog SOP nuostatose dėl nurodytų vežėjų diskusijų apie tarifus apibrėžtuose maršrutuose nesuteiktas leidimas keliems vežėjams, vykdantiems skrydžius į skirtingas paskirties šalis, panašias į aptariamas ginčijamame sprendime, apskritai tartis dėl tarifų.

539 Tai konstatavus, nereikia priimti sprendimo dėl argumento dėl tiesioginio SOP taikymo pagal Japonijos Konstituciją ir teisės aktus. Kadangi SOP nenustatyta pareiga vežėjams derinti veiksmus dėl papildomų mokesčių nustatymo ir jose nesuteiktas leidimas į skirtingas paskirties šalis skrydžius vykdantiems keliems vežėjams apskritai tartis dėl tarifų, jos negali būti kliūtis Komisijai taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį nagrinėjamiems veiksmams remiantis valstybės spaudimu grindžiamu gynybos pagrindu, neatsižvelgiant į jų teisinę vertę Japonijoje.

540 Trečia, aplinkybė, kad ieškovėms netaikoma Japonijos ir Jungtinės Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystės sudaryta SOP, neturi reikšmės, nes buvo nuspręsta, kad, neatsižvelgiant į tos sutarties turinį, kitos Japonijos pasirašytos SOP nenustato pareigos vežėjams derinti veiksmus dėl papildomų mokesčių nustatymo ir nesuteikia leidimo į skirtingas paskirties šalis skrydžius vykdantiems keliems vežėjams apskritai tartis dėl tarifų.

541 Dėl Japonijos teisės aktų ir administracinės praktikos pažymėtina, kad ginčijamo sprendimo 998–1004 konstatuojamosiose dalyse Komisija paminėjo kelias Japonijos teisės akto dėl civilinės aviacijos nuostatas ir vežėjų parodymus dėl Japonijos civilinės aviacijos biuro (toliau – JCAB) nurodymų. To sprendimo 1009–1011 konstatuojamosiose dalyse ji nustatė, viena vertus, kad remiantis tuo įstatymu negalima aiškiai teigti, kad derinti tarifus buvo privaloma, ir, kita vertus,

kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, nepateikė jokio įrodymo, kad tokia pareiga buvo nustatyta JCAB administracinėje praktikoje. Be to, vežėjai netvirtino, kad tokia pareiga gali būti taikoma PSM ir atsisakymui mokėti komisinius.

542 Šiuo klausimu ieškovės teigia, kad pateikia įrodymus, jog JCAB nepriėmė jų prašymų dėl PKM, kurių dydis buvo nustatytas individualiai. Jos taip pat teigia, kad 2000 m. priėmus konkrečiai PKM skirtą IATA rezoliuciją, taikomą skrydžiams iš Japonijos, 2001 m. JCAB patvirtino PKM mechanizmą nacionaliniams vežėjams, kurio privalėjo laikytis užsienio vežėjai. Paskui dėl visų PKM pakeitimų iš pradžių turėjo būti teikiamas nacionalinių vežėjų parengtas prašymas JCAB. Paskui užsienio vežėjai turėjo sutikti su naujais tarifais ir pateikti tokį prašymą JCAB. Tokia pati praktika buvo taikoma ir PSM.

543 Reikia pažymėti, kad ieškovių pateikti duomenys jų teiginiams pagrįsti yra ne JCAB, o jų pačių parengti dokumentai. Be to, kai kurie iš tų dokumentų yra Komisijai arba Bendrajam Teismui adresuoti elektroniniai laiškai, ir prie jų nepridėta jokio kito įrodomojo elemento. Kitas dokumentas yra į proceso kalbą neišversta 1996 m. gruodžio 2 d. faksimilė, taigi ji parengta daugiau kaip prieš trejus su puse metų iki pažeidimo laikotarpio pradžios. Kitas įrodymas yra prie prašymo padidinti PKM pridėtas dokumentas, kuris neįrodo, jog nebuvo galima JCAB teikti individualaus prašymo. Dar kitame dokumente nurodyta, kad PKM nebuvo taikomas skrydžiams iš Japonijos vietos ekonomikos apsaugos tikslais, nepateikiant daugiau paaiškinimų. Taigi nė vienas dokumentas neįrodo, kad valstybė darė spaudimą, kuriuo būtų galima pagrįsti SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymą.

544 Dėl kitų ieškovių pateiktų įrodymų reikia pažymėti, kad jie taip pat neįrodo, kad Japonijos teisės aktais ar administracine praktika buvo reikalaujama tartis dėl PKM dydžio. Šie įrodymai grindžiami IATA priimta rezoliucija ir pačių vežėjų dokumentais, kuriais puikiai įrodoma, kad tam tikri vežėjai pateikė prašymus dėl PKM dydžio, iš kurių kai kurie buvo patenkinti, tačiau neįrodo, kad jie privalėjo taip veikti.

545 Kadangi jie neįrodo, kad buvo nustatyta tokia pareiga, nė vienas ieškovių pateiktas įrodymas negali paneigti ginčijamo sprendimo 198, 244, 256, 391, 392, 488 ir 491 konstatuojamosiose dalyse pateiktos informacijos, kuria remiantis teigtina, kad iniciatyva teikti kolektyvinius prašymus dėl PKM priskiriama vežėjams, o ne JCAB.

546 Trečia, dėl PSM ieškovės iš pradžių teigia, kad ėmėsi tokių pat veiksmų kaip ir dėl PKM, t. y. jos laukė, kol nacionaliniai vežėjai pateiks prašymą Japonijos valdžios institucijoms, kad paskui pateiktų prašymą taikyti panašius tarifus. Vis dėlto jos nepateikia jokio įrodymo, kuriuo būtų galima pagrįsti šiuos teiginius.

547 Tada ieškovės teigia, kad duomenys, kuriais remiasi Komisija, t. y. ginčijamo sprendimo 597 ir 673 konstatuojamosiose dalyse minėti bendravimo epizodai, priskiriami daugiašaliam derinimui WOW aljanso viduje, todėl jiems taikoma 1996 m. išimtis, ir šiuo tikslu daro nuorodą į argumentus, išdėstytus trečiojo pagrindo antroje dalyje. Remiantis ginčijamo sprendimo 1012 konstatuojamąja dalimi darytina išvada, kad Komisija konstatavo, jog proceso šalys neteigė turinčios pareigą tartis dėl PSM, tačiau nedarė nuorodos į tuos bendravimo epizodus. Dėl tos priežasties ieškovių argumentai šiuo klausimu yra nereikšmingi nagrinėjant šį prieštaravimą.

548 Taigi reikia atmesti visus ieškovių argumentus dėl PSM.

549 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškovės neįrodė, jog Japonijos teisės aktais ar valdžios institucijų veiksmais, įskaitant šios trečiosios šalies sudarytas SOP, jų buvo reikalaujama taikomus tarifus aptarti su kitais vežėjais, kiek tai susiję su PKM, PSM ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimu. Taigi jos neįrodė, kad ginčijamame sprendime Komisija klaidingai nusprendė, jog Japonijos teisės aktai nėra kliūtis taikyti SESV 101 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 53 straipsnį.

550 Taip pat remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, jog neįrodyta, kad rezultatas, kurį Komisija pasiekė ginčijamame sprendime, galėjo būti kitoks, jei į atsakymų į pranešimą apie prieštaravimus ištraukas, dėl kurių šio sprendimo 124 punkte nuspręsta, kad Komisija klaidingai atsisakė leisti ieškovėms su jomis susipažinti, nebūtų atsižvelgta kaip į kaltę patvirtinančius įrodymus. Iš tiesų, net ir tuo atveju, jeigu jų nebūtų, remdamasi turimais įrodymais Komisija pagrįstai nusprendė, kad SESV 101 straipsnis ir EEE susitarimo 53 straipsnis gali būti taikomas vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmams Honkonge ir Japonijoje.

iii) Kitos trečiosios šalys

551 Ginčijamo sprendimo 1013–1019 konstatuojamosiose dalyse Komisija išanalizavo Indijos Respublikoje, Tailando Karalystėje, Singapūro Respublikoje, Pietų Korėjos Respublikoje ir Brazilijos Federacinėje Respublikoje taikomą reglamentavimo tvarką. Ji pažymėjo, kad šių trečiųjų šalių ir valstybių narių sudarytose SOP paprastai buvo nustatyta tvarka, kad vežėjų tarifus turi patvirtinti kompetentingos valdžios institucijos. Paskui dėl Tailando Karalystės ir Singapūro Respublikos ji nusprendė, kad nors aptariamose SOP apskritai taip pat buvo nuostata, kad dėl tarifų, jei įmanoma, tariasi nurodyti vežėjai, tokios nuostatos dėl tarifų netaikomos kelių operatorių bendroms diskusijoms, kaip antai nagrinėjamoms pagrindinėje byloje.

552 Ginčijamo sprendimo 1019 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad „remiantis tokiu samprotavimu <…> dėl Honkongo ir Japonijos“, valstybės spaudimu grindžiamas gynybos pagrindas nebuvo pagrįstas, kiek tai susiję su Indija, Tailandu, Singapūru, Pietų Korėja ir Brazilija.

553 Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad ši analogija tinkama dėl to, kad, pirma, trečiosiose šalyse galiojančiose SOP numatytos nuostatos dėl tarifų buvo taikomos tik nurodytiems vežėjams konkrečiuose maršrutuose ir netaikomos įvairių operatorių, teikiančių paslaugas į įvairias nacionalines paskirties vietas, diskusijoms dėl bendrų tarifų, ir, antra, kad nebuvo įrodyta, jog taikomais nacionalinės teisės aktais buvo reikalaujama derinti tarifus.

554 Ieškovės teigia, kad Komisija nepakankamai išanalizavo Indijoje, Tailande, Singapūre, Pietų Korėjoje ir Brazilijoje taikomą reglamentavimo tvarką. Visų pirma jos neigia, kad SOP numatytos diskusijos dėl tarifų gali vykti tik tarp nurodytų vežėjų ir dėl konkrečių maršrutų, ir tai grindžia jų pačių atlikta Honkonge ir Japonijoje galiojančių taisyklių analize, kuria remiantis teigtina, kad SOP nustatytų taisyklių laikymasis gali reikšti, jog vežėjai turi derinti veiksmus dėl tarifų. Paskui jos teigia, kad, remiantis Tailande galiojančiais teisės aktais ir administracine praktika, vežėjai privalo derinti tarifus remdamiesi, be kita ko, Tailando civilinės aviacijos departamento (toliau – DOA) nurodymais.

555 Pirma, kiek tai susiję su SOP, ieškovės remiasi jų pačių atliktoje Honkonge ir Japonijoje galiojančių teisės aktų analizėje pateiktais argumentais, kad įrodytų, jog ginčijamame sprendime pateikta tų sutarčių standartinės sąlygos 1 dalis yra tvarkos, pagal kurią vežėjų reikalaujama tartis dėl tarifų, pagrindas. Tačiau šio sprendimo 521–523 ir 537–539 punktuose nustatyta, kad ieškovės neįrodė, kad Honkonge ir Japonijoje galiojusių SOP taikymas yra vietinės tvarkos, pagal kurią vežėjų

reikalaujama tartis dėl tarifų, pagrindas. Taigi ieškovės negali pagal analogiją remtis šiuo klausimu jų pačių pateiktomis pastabomis ir ginčyti ginčijamo sprendimo 1013–1019 konstatuojamosiose dalyse Komisijos pateiktą analizę, kad Indijos Respublikos, Tailando Karalystės, Singapūro Respublikos, Pietų Korėjos Respublikos ir Brazilijos Federacinės Respublikos sudarytos SOP negalėjo būti kliūtis taikyti SESV 101 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 53 straipsnį.

556 Antra, kiek tai susiję su Tailando valstybės institucijų veiksmais, ginčijamo sprendimo 396 konstatuojamojoje dalyje nustatyta, kad 2004 m. rugpjūčio mėn. tam tikri vežėjai susitiko ir nusprendė kolektyviai teikti prašymą DOA dėl PKM didinimo, o *Lufthansa* šiuo klausimu nurodė, jog tikisi, kad šis „bendras veiksmas bus vaisingas“. Remiantis to sprendimo 464 konstatuojamąja dalimi taip pat galima teigti, kad 2005 m. sausio mėn. vienas Tailando vežėjas jau buvo pranešęs DOA apie savo PKM ir kad kiti vežėjai „diskutavo šiuo klausimu“.

557 Remiantis šiais duomenimis, kurių tikrumo ieškovės neginčija, darytina išvada, kad 2004 m. rugpjūčio mėn. tam tikri vežėjai ėmėsi iniciatyvos kolektyviai veikti, kad DOA leistų padidinti PKM, ir kad 2005 m. sausio mėn. DOA galėjo priimti individualius prašymus dėl PKM. Tuo remiantis taip pat teigtina, kad vežėjai turėjo veiksmų laisvę dėl klausimo, ar jie turėjo laikytis nacionalinio vežėjo iniciatyvos šioje srityje. Taigi Komisija iš pirmo žvilgsnio turėjo pagrindą nuspręsti, kad neįrodyta, jog Tailande galiojusios teisės aktų nuostatos ir administracinė praktika reikalavo derinti tarifus.

558 Vis dėlto reikia atsižvelgti į per administracinę procedūrą ir Bendrajame Teisme ieškovių pateiktame 2005 m. liepos 20 d. rašte išdėstytas DOA taisykles.

559 Remiantis tuo raštu teigtina, kad atsakydama į vežėjo prašymą DOA nusprendė laikinai iš dalies pakeisti PKM tarifus skrydžiams iš Tailando ir nustatė tos papildomo mokesčio normą bei viršutinę ribą, kurie atitiko tuo metu IATA nustatytas normas, taip pat pareikalavo aptariamo vežėjo apie šiuos laikinus tarifus pranešti visiems vežėjams, kad šie taikytų pakeitimus, dėl kurių susitarta.

560 Taigi remiantis tomis taisyklėmis darytina išvada, kad vežėjai turėjo laikytis DOA priimto laikino tarifų pakeitimo, apie kurį pranešė aptariamas vežėjas.

561 Priimdama tokias taisykles dėl PKM, DOA neapsiribojo ieškovių skatinimu ar palankių sąlygų imtis antikonkurencinių veiksmų sudarymu. Patvirtindama PKM tarifus ir nustatydama juos visiems vežėjams DOA sukūrė teisinį pagrindą, dėl kurio dingsta bet kokia galimybė vežėjams konkuruoti nustatant PKM dydį, taikomą skrydžiams iš Tailando.

562 Remiantis tuo, kas išdėstyta, dėl Tailande taikomų teisės aktų reikia pažymėti, kad ieškovės įrodė (Komisija tam veiksmingai neprieštaravo), kad nuo 2005 m. liepos 20 d. šios šalies valdžios institucijos sukūrė teisinį pagrindą, dėl kurio išnyko bet kokia galimybė vežėjams konkuruoti nustatant PKM dydį skrydžiams iš Tailando. Atvirkščiai, ieškovės neįrodė, kad Tailando teisės aktais panaikinta bet kokia galimybė konkuruoti dėl PSM arba kad, kiek tai susiję su PKM, bet kokia galimybė konkuruoti panaikinta laikotarpiu iki 2005 m. liepos 20 d.

563 Taigi reikia panaikinti ginčijamą sprendimą tiek, kiek jame nustatyta, kad SESV 101 straipsnio 1 dalis ir EEE susitarimo 53 straipsnis taikytini ieškovių veiksmams, susijusiems su PKM nustatymu skrydžiams iš Tailando nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

564 Galiausiai ieškovių argumentus dėl teisinio saugumo principo, 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės 59 straipsnio ir SESV 351 straipsnio pažeidimo telieka atmesti. Šie argumentai iš tiesų grindžiami prielaida, kad Komisija nesilaikė Reglamente Nr. 847/2004 nustatytos procedūros. Tačiau ieškovės nepaaiškino, dėl kokių priežasčių ta procedūra turėjo būti taikoma ir kaip Komisija jos nesilaikė. Jis taip pat nepaaiškino, kaip tos procedūros neva nesilaikymas šiuo atveju pažeidžia teisinio saugumo principą, Vienos konvencijos dėl sutarčių teisės 59 straipsnį ir SESV 351 straipsnį.

3) Dėl trečiojo prieštaravimo, grindžiamo klaidomis taikant SESV 101 straipsnio 1 dalį veiksmams, susijusiems su atvykstamaisiais maršrutais iki 2004 m. gegužės 1 d., o EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį – veiksmams, susijusiems su maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos iki 2002 m. birželio 1 d.

565 Ieškovės prieštarauja Komisijai, kad įrodinėdama jų dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą ji rėmėsi bendravimo epizodais, susijusiais su maršrutais, kurie nepriskiriami jos kompetencijai skirti sankcijas už SESV 101 straipsnio 1 dalies ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimus. Tai atitinkamai taikoma bendravimo epizodams, susijusiems su atvykstamaisiais maršrutais iki 2004 m. gegužės 1 d. (ginčijamo sprendimo 135, 146, 237, 295, 587, 595 à 597, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosios dalys) ir bendravimo epizodams, susijusiems su maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos iki 2002 m. birželio 1 d. (to sprendimo 145 ir 204 konstatuojamosios dalys).

566 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

567 Iš pradžių reikia priminti, kad pagal SESV 103 straipsnio 1 dalį Europos Sąjungos Tarybai suteikiama kompetencija priimti reglamentus ar direktyvas, reikalingas taikant SESV 101 ir 102 straipsnyje nurodytus principus.

568 Nesant tokio reglamentavimo, taikomi SESV 104 ir 105 straipsniai, kuriais valstybių narių valdžios institucijoms nustatyta pareiga taikyti SESV 101 ir 102 straipsnius, o Komisijos įgaliojimai šioje srityje apribojami suteikiant jai teisę valstybės narės prašymu arba savo iniciatyva ir kartu su valstybių narių kompetentingomis valdžios institucijomis, kurios jai teikia pagalbą, nagrinėti tose nuostatose nurodytus įtariamus principų pažeidimo atvejus ir, jei reikia, siūlyti tinkamas priemones pažeidimams nutraukti (1986 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Asjes ir kt.*, 209/84–213/84, EU:C:1986:188, 52–54 ir 58 punktai).

569 1962 m. vasario 6 d. Taryba, remdamasi [SESV 103] straipsniu, priėmė Reglamentą Nr. 17, pirmąjį reglamentą, įgyvendinantį [SESV 101] ir [102] straipsnius (OL 13, 1962, p. 204; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 3).

570 Vis dėlto 1962 m. lapkričio 26 d. Tarybos reglamentu Nr. 141 dėl Tarybos reglamento Nr. 17 netaikymo transporto sektoriui (OL 124, 1962, p. 2751) Reglamentas Nr. 17 buvo nebetaikomas visam transporto sektoriui (1997 m. kovo 11 d. Sprendimo *Komisija / UIC*, C-264/95 P, EU:C:1997:143, 44 punktas). Tokiomis aplinkybėmis, nesant tokio reglamentavimo, koks numatytas SESV 103 straipsnio 1 dalyje, SESV 104 ir 105 straipsniai iš pradžių nebuvo taikomi oro transportui (1986 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Asjes ir kt.*, 209/84–213/84, EU:C:1986:188, 51 ir 52 punktai).

571 Dėl tos priežasties valstybės narės ir Komisija pasiskirstė kompetenciją dėl SESV 101 ir 102 straipsnių taikymo, kaip nurodyta šio sprendimo 568 punkte.

572 Tik 1987 m. Taryba priėmė reglamentą dėl oro transporto pagal SESV 103 straipsnio 1 dalį. Tai Reglamentas Nr. 3975/87, kuriuo Komisijai suteikti įgaliojimai SESV 101 ir 102 straipsnius taikyti oro transportui tarp Sąjungos oro uostų, išskyrus tarptautinį oro transportą tarp valstybės narės ir trečiosios valstybės oro uostų (1989 m. balandžio 11 d. Sprendimo *Saeed Flugreisen ir Silver Line Reisebüro*, 66/86, EU:C:1989:140, 11 punktas). Pastariesiems ir toliau buvo taikomi SESV 104 ir 105 straipsniai (šiuo klausimu žr. 2000 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Aéroports de Paris / Komisija*, T-128/98, EU:T:2000:290, 55 punktą).

573 1994 m. įsigaliojus EEE susitarimo 21 protokolui dėl įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių įgyvendinimo (OL L 1, 1994, p. 181; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 19 t., p. 146), šią tvarką imta taikyti EEE susitarime nustatytų konkurencijos taisyklių įgyvendinimui, todėl Komisija nebegalėjo EEE susitarimo 53 ir 54 straipsnių taikyti tarptautiniam oro transportui tarp valstybių EEE šalių, kurios nėra Sąjungos narės, ir trečiųjų šalių oro uostų.

574 Reglamente Nr. 1/2003 ir 2004 m. rugsėjo 24 d. EEE jungtinio komiteto sprendime Nr. 130/2004, iš dalies keičiančiame EEE susitarimo XIV priedą (Konkurencija), 21 protokolą (dėl įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių įgyvendinimo) ir 23 protokolą (dėl bendradarbiavimo tarp priežiūros institucijų) (OL L 64, 2005, p. 57), kuriuo tas reglamentas vėliau įtrauktas į EEE susitarimą, ši tvarka iš pradžių buvo nepaliesta. To reglamento 32 straipsnio c punkte iš tikrųjų buvo nustatyta, kad jis „netaikomas oro transporto susisiekimui tarp [Sąjungos] oro uostų ir trečiųjų šalių“.

575 2004 m. vasario 26 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 411/2004, panaikinančiu Reglamentą (EEB) Nr. 3975/87 ir iš dalies keičiančiu [r]eglamentus (EEB) Nr. 3976/87 ir (EB) Nr. 1/2003 dėl oro transporto susisiekimo tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių (OL L 68, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 17) ir kurio 3 straipsniu panaikintas Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnio c punktas, Komisijai suteikti įgaliojimai taikyti SESV 101 ir 102 straipsnius nuo 2004 m. gegužės 1 d. maršrutams tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių.

576 EB ir Šveicarijos susitarimas dėl oro transporto įsigaliojo 2002 m. birželio 1 d. Būtent nuo šios datos Komisija įgijo kompetenciją taikyti to susitarimo 8 straipsnį maršrutams tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

577 Nagrinėjamu atveju šalys sutaria, kad ginčijamo sprendimo rezoliucinėje dalyje Komisija nekonstatavo SESV 101 straipsnio pažeidimo maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių iki 2004 m. gegužės 1 d. arba EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimo maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos iki 2002 m. birželio 1 d.

578 Ieškovės vis dėlto iš esmės tvirtina, kad ginčijamame sprendime Komisija padarė pažeidimų, nes rėmėsi bendravimo dėl maršrutų, kuriems aptariamais laikotarpiais neva nebuvo taikoma jos kompetencija vietos atžvilgiu, epizodais (ginčijamo sprendimo 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595–597, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosios dalys), kad įrodytų jų dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą jos kompetencijai priskiriamuose maršrutuose.

579 Iš pradžių reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 790–792 konstatuojamosiose dalyse, kuriose ji išvardijo prieš ieškoves nukreiptus įrodymus, Komisija joms nepateikė prieštaravimo dėl to sprendimo 597 konstatuojamojoje dalyje nurodyto bendravimo epizodo (žr. šio sprendimo 333 punktą).

580 Tai priminus reikia pažymėti, kad bylos dokumentai nevisiškai pagrindžia kitų šio sprendimo 578 punkte nurodytų bendravimo epizodų turinio aiškinimą, kurį ieškovės palaikė Bendrajame Teisme. Iš tų bendravimo epizodų reikia atskirti, viena vertus, ginčijamo sprendimo 135 ir 596 konstatuojamosiose dalyse nurodytus bendravimo epizodus nuo, kita vertus, to sprendimo 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosiose dalyse nurodytų epizodų. Iš tiesų, pasak ieškovių, pirmuoju atveju kalbama apie bendravimo epizodus, kuriuose paprasčiausiai dalyvavo už Sąjungos teritorijos ribų įsisteigę vežėjai, o antruoju – apie bendravimo epizodus, vykusius Sąjungoje.

581 Dėl ginčijamo sprendimo 135 ir 596 konstatuojamosiose dalyse nurodytų bendravimo epizodų vis dėlto reikia pažymėti, kad juose dalyvavo tiek EEE įsisteigę vežėjai, tiek vežėjai, įsisteigę už EEE teritorijos ribų. To sprendimo 135 konstatuojamojoje dalyje Komisija cituoja susirašinėjimą, prasidėjusį SAS elektroniniu laišku *Lufthansa*, trims kitiems vežėjams ir *Air Canada*. Tame elektroniniame laiške SAS, išreikšdama dvejonių, pašnekovų klausė, ar šie ketina nustatyti PKM, nes kuro kaina viršijo IATA rezoliucijos dėl PKM nustatymo projekte nustatytą vadinamąją ribinę vertę. Kaip nurodyta šio sprendimo 355 punkte, atsakydamas vežėjas pritarė SAS, o *Lufthansa* savo ruožtu pažymėjo:

„mes taip pat delsiame šį kartą imtis iniciatyvos. Jei kiti didieji mūsų konkurentai nuspręs to imtis, mes paseksime jų pavyzdžiu, tačiau kitaip ir mažiau centralizuotai.“

582 Galiausiai, kaip nurodyta šio sprendimo 440 punkte, remiantis ginčijamo sprendimo 144 punktu darytina išvada, kad mažiau nei po mėnesio nuo 135 konstatuojamojoje dalyje aptarto bendravimo epizodo tarp ieškovių vietos atstovo Suomijoje, kuris, be kita ko, viduje pateikė klausimą, „kaip šį kartą klostosi reikalai bendrovėje *Lufthansa*“, ir kitų trijų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, vyko diskusijos apie PKM įvedimą.

583 Ginčijamo sprendimo 596 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie 2001 m. spalio 1 d. elektroninį laišką, kuriame SAC nurodė *Lufthansa* ir ieškovėms, kad nuo tų pačių metų spalio 8 d. nustato papildomą draudimo ir saugumo mokestį Be to, prieš išsiunčiant šį elektroninį laišką vyko bendravimas, ir neginčijama, kad per jį buvo kalbama apie maršrutus EEE. Čia turimas omenyje ginčijamo sprendimo 584 konstatuojamojoje dalyje nurodytas bendravimo epizodas. Per šį bendravimo epizodą, kaip jis apibendrintas toje konstatuojamojoje dalyje, vietinis SAC darbuotojas „Skandinavijoje“ perdavė ieškovėms „konkurentų [taip pat AF ir *Lufthansa*], kurie visi numato įvesti PSM, tačiau nori, kad [ieškovės] žengtų pirmąjį žingsnį, planus“.

584 Vis dėlto, kiek tai susiję su bendravimo epizodais, kuriuose dalyvavo įvairūs EEE įsisteigę vežėjai, atsižvelgiant į ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamojoje dalyje konstatuotą papildomų mokesčių bendrą taikymą ir, nesant konkrečių įrodymų, kad nebuvo kalbama apie maršrutus EEE, negalima teigti, kad jie susiję išimtinai su maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių.

585 Taigi ieškovės negali pagrįstai teigti, kad ginčijamo sprendimo 135 ir 596 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai susiję išimtinai su maršrutais, kurie aptariamais laikotarpiais nepatenka į Komisijos kompetenciją konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą ir skirti už jį sankciją.

586 Atvirkščiai, dėl ginčijamo sprendimo 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosiose dalyse nurodytų bendravimo epizodų reikia pasakyti, kad šalys sutaria, jog jie vyko trečiosiose šalyse, ar bent tai, kad juose dalyvavo vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, vietos darbuotojai tose šalyse. Tačiau reikia pažymėti, kad vežėjams, kuriems

pateikti prieštaravimai, niekas nekliudė tose šalyse tartis ar keistis informacija apie krovinių vežimo sąlygas EEE viduje. Kaip pavyzdys, ginčijamo sprendimo 296 konstatuojamojoje dalyje pateikiamas 2003 m. vasario 18 d. *Quantas* atstovybės Singapūre vidaus elektroninis laiškas, kuriame kalbama apie tai, kad *British Airways* „Europoje“ įveda tam tikro dydžio PKM. Taip pat ginčijamo sprendimo 206 konstatuojamojoje dalyje kalbama apie 2001 m. lapkričio 19 d. elektroninį laišką, kuriame BAR KP prezidentas Honkonge paragino asociacijos narius „nurodyti, ar [jų] centrinė administracija ketina sumažinti ar panaikinti [PKM] užjūrio rinkose“.

587 Tai konstatavus reikia pažymėti, kad ši dalis turi būti atmesta, nes ginčijamo sprendimo 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo atvejai susiję išimtinai su maršrutais, kurie aptariamais laikotarpiais nepateko į Komisijos kompetencijos apimtį.

588 Šiuo klausimu reikia priminti, kad Komisija gali remtis iki pažeidimo laikotarpio vykusiais bendravimo epizodais, kad susidarytų bendrą padėties vaizdą ir taip pagrįstų tam tikrų įrodymų aiškinimą (2008 m. liepos 8 d. Sprendimo *Lafarge / Komisija*, T-54/03, nepaskelbtas Rink., EU:T:2008:255, 427 ir 428 punktai). Kaip tik toks atvejis susiklosto, jei Komisija neturi kompetencijos konstatuoti konkurencijos taisyklių pažeidimo ir skirti už jį sankcijas iki to laikotarpio (šiuo klausimu žr. 2006 m. gegužės 30 d. Sprendimo *Bank Austria Creditanstalt / Komisija*, T-198/03, EU:T:2006:136, 89 punktą ir 2012 m. kovo 22 d. Sprendimo *Slovak Telekom / Komisija*, T-458/09 ir T-171/10, EU:T:2012:145, 45–52 punktus).

589 Ginčijamo sprendimo 107 konstatuojamojoje dalyje esančioje dalyje „Kartelio pagrindiniai principai ir sandara“ Komisija nurodė, kad jos tyrimas atskleidė pasaulinio masto kartelį, pagrįstą dvišalių ir daugiašalių bendravimo epizodų, kurie vyko „įvairiais lygmenimis suinteresuotose įmonėse <…> ir tam tikrais atvejais buvo susiję su skirtingomis geografinėmis zonomis“, tinklu.

590 Ginčijamo sprendimo 109, 110, 876, 889 ir 1046 konstatuojamosiose dalyse bei 1323 išnašoje Komisija patikslino šios organizacijos veikimo įvairiais lygmenimis sistemą. Pasak Komisijos, papildomi mokesčiai buvo bendrojo taikymo priemonės, nesusijusios su konkrečiu maršrutu, tačiau turėjo būti taikomos visiems maršrutams pasaulio mastu. Sprendimai dėl papildomų mokesčių paprastai buvo priimami kiekvieno vežėjo buveinės lygmeniu. Vežėjų buveinės palaikė „abipusius kontaktus“, kai artėjo laikas pakeisti papildomo mokesčio dydį. Vietos lygmeniu vežėjai derino veiksmus siekdami, viena vertus, geriau įvykdyti buveinių duotus nurodymus ir pritaikyti juos prie vietos rinkos sąlygų bei teisės aktų ir, kita vertus, derinti ir įgyvendinti vietines iniciatyvas. Ginčijamo sprendimo 111 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad šiuo tikslu buvo naudojamos vežėjų atstovų vietinės asociacijos, ypač Honkonge ir Šveicarijoje.

591 Taigi aptariami bendravimo epizodai vyko būtent tokiomis aplinkybėmis. Iš tiesų, pirma, visuose tuose bendravimo epizoduose išimtinai ar iš dalies buvo kalbama apie papildomų mokesčių įvedimą ar taikymą Šveicarijoje (145 ir 204 konstatuojamosios dalys), Honkonge (237, 587, 618, 620, 660 ir 665 konstatuojamosios dalys), Singapūre (146 ir 295 konstatuojamosios dalys) ar Japonijoje (673 konstatuojamoji dalis) arba apskritai Pietryčių Azijoje (595 konstatuojamoji dalis). Antra, didžiojoje dalyje šių bendravimo epizodų arba dalyvavo vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, buveinės darbuotojai, arba per juos buvo pateikti tų buveinių nurodymai ar bendravimo su jomis atvejai (237, 295, 595, 618, 620 ir 673 konstatuojamosios dalys). Trečia, dauguma tų bendravimo epizodų atspindi arba vietos, arba anksčiau centriniu lygmeniu paskelbtus pranešimus ar priimtus sprendimus (204 ir 673 konstatuojamosios dalys), arba vyko bent tuo pat metu kaip ir buveinių diskusijos ar buveinių lygmeniu buvo priimti sprendimai dėl

papildomų mokesčių (145, 146, 237, 295, 587 ir 595 konstatuojamosios dalys). Ketvirta, didžioji dalis tų bendravimo epizodų vyko vietinėse vežėjų atstovų asociacijose arba už jų ribų (145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 ir 665 konstatuojamosios dalys).

592 Beje, ieškovės netvirtina, kad šie bendravimo epizodai nepatvirtino jos pateikiamo kitų įrodymų, dėl kurių neteigiama, kad jie nepatenka į jos kompetencijos sritį, aiškinimo. Taigi ginčijamo sprendimo 145, 146, 204, 237 ir 295 konstatuojamosiose dalyse nurodyti ginčijami bendravimo epizodai priskiriami prie dvidešimties ginčijamų epizodų, kuriuos Komisija nurodė ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje, siekdama įrodyti, kad ieškovės dalyvavo visuose trijuose su PKM susijusio vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose.

593 Dėl ginčijamo sprendimo 587, 595, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosiose dalyse nurodytų ginčijamų bendravimo epizodų pažymėtina, kad tai yra septyni iš keturiolikos ginčijamų bendravimo epizodų, kuriuos to sprendimo 1258–1260 išnašose nurodė Komisija, kad įrodytų, jog ieškovėms buvo žinoma apie PSM derinimą už jų kontaktų su *Lufthansa* ribų, nes jos palaikė tiesioginius ryšius dėl PSM taikymo su įvairiais vežėjais.

594 Tuo remiantis darytina išvada, kad Komisija pagrįstai rėmėsi ginčijamo sprendimo 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ir 673 konstatuojamosiose dalyse nurodytais bendravimo epizodais, kad susidarytų bendrą vaizdą apie ginčijamą kartelį ir taip pagrįstų įrodymų, kuriais rėmėsi priskirdama ieškovėms atsakomybę už vieno ir tęstinio pažeidimo epizodus, susijusius su PKM ir PSM, aiškinimą.

595 Taigi šis prieštaravimas turi būti atmestas.

4) Dėl ketvirtojo prieštaravimo, siejamo su klaidomis vertinant veiksmus Šveicarijoje

596 Ieškovės teigia, kad Komisija padarė klaidą, vertindama tris Šveicarijoje vykusius bendravimo epizodus, kurie nurodyti ginčijamo sprendimo 145, 204 ir 443 konstatuojamosiose dalyse. Pasak ieškovių, šie bendravimo epizodai neįrodo, kad jos dalyvavo derinant papildomus mokesčius.

597 Pirma, ginčijamo sprendimo 145 konstatuojamojoje dalyje aprašyta elektroninio laiško analizė įrodo, kad ieškovės, *Air Canada* ir *Lufthansa* buvo „išimtys, palyginti su susitarimu“ tarp vežėjų, dėl tos pačios PKM politikos, kokią taiko *Swiss*, taikymo Šveicarijoje. Tame elektroniniame laiške aprašyti pokalbiai apie *Lufthansa*, KLM ir AF, o informacija apie ieškoves buvo vieša.

598 Antra, ginčijamo sprendimo 204 konstatuojamojoje dalyje nurodytame ieškovių vietinio darbuotojo elektroniniame laiške *Air Cargo Council of Switzerland* (Šveicarijos krovinių vežimo oro transportu asociacija, toliau – ACCS) prezidentui tik nurodyta, kad jos pranešė apie jų PKM atšaukimą. Tačiau ši informacija jau buvo vieša. Beje, būtų klaidinga teigti, kad ACCS rinko ir savo narių naudai derino viešą informaciją apie PKM. Atvirkščiai ACCS siekė teisėto tikslo vežėjų klientus informuoti apie papildomus mokesčius.

599 Trečia, ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytas elektroninis laiškas nebuvo skirtas ieškovėms, nes prieš tai jos uždarė biurą Šveicarijoje ir paliko ACCS. Tiesa, tas laiškas buvo išsiųstas ieškovių komercijos agentui, tačiau šis taip pat dirbo ir dvidešimčiai kitų vežėjų.

600 Komisija atsako, kad ieškovių siūlomas ginčijamo sprendimo 145 konstatuojamoje dalyje aprašyto elektroninio laiško aiškinimas niekaip nesuderinamas su jo formuluote, o to sprendimo 204 konstatuojamojoje dalyje nurodyti elektroniniai laiškai priskiriami sukurtam keitimosi informacija ACCS viduje mechanizmui. To sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytą elektroninį laišką gavo ieškovių komercijos agentas ir dėl to laiško joms galima reikšti priekaištus.

601 Reikia iš eilės išnagrinėti visus tris bendravimo epizodus, apie kuriuos kalbama dėstant šį prieštaravimą.

602 Pirma, ginčijamo sprendimo 145 konstatuojamojoje dalyje nurodytas bendravimo epizodas yra 2000 m. sausio 10 d. *Swiss* elektroninis laiškas, kuriuo remdamasi Komisija to sprendimo 851 konstatuojamojoje dalyje padarė išvadą, kad *Lufthansa* ir ieškovės dalyvavo susitarime nustatant PKM dydį naudoti apmokestinamąjį svorį.

603 Tame elektroniniame laiške nurodyta, kad „Šveicarijoje visi vežėjai susitarė taikyti tą pačią politiką kaip [*Swiss*]“, kuria remiantis apskaičiuojant PKM naudojamas veikiau apmokestinamas nei realus svoris, o „vienintelė reikšminga išimtis“ yra *Lufthansa*.

604 Iš tiesų, kaip pažymi ieškovės, šiame elektroniniame laiške taip pat nurodyta, kad jos, kaip ir *Lufthansa* ar *Air Canada*, pritarė tik realaus svorio kriterijui. Tame elektroniniame laiške taip pat kalbama apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dvejones šiuo klausimu.

605 Vis dėlto tai niekaip nepaneigia, kad vyko diskusijos apie PKM įvedimą, kurių šalys buvo ieškovės ir tie kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai. Nors ginčijamo sprendimo 145 konstatuojamojoje dalyje aptariamame elektroniniame laiške pabrėžiama prieštara tarp ieškovių ir kitų vežėjų pageidavimo, tai daroma tik siekiant parodyti „painiavą dėl to, kas iš tikrųjų ką taikys“.

606 Tokiomis aplinkybėmis ginčijamo sprendimo 851 konstatuojamojoje dalyje Komisija galėjo nepadarydama klaidos nuspręsti, kad ieškovės dalyvavo aptariamame susitarime, tačiau nusprendė jo netaikyti „šioje stadijoje“.

607 Antra, ginčijamo sprendimo 204 konstatuojamojoje dalyje aptariami bendravimo epizodai yra 2001 m. gruodžio 6 ir 7 d. ACCS nariams išsiųsti elektroniniai laiškai. Tuose laiškuose ieškovės, *Martinair*, AF ir *Japan Airlines* vieningai nurodo, kad panaikins PKM.

608 Priešingai, nei teigia, ieškovės, tų elektroninių laiškų tikslas buvo ne tik sudaryti palankesnes sąlygas vežėjų klientams perduoti jau viešą informaciją. Iš tiesų ginčijamo sprendimo 204 konstatuojamojoje dalyje nurodyti bendravimo epizodai buvo atsakymai į to paties sprendimo 203 konstatuojamojoje dalyje nurodytą 2001 m. gruodžio 4 d. ACCS prezidento prašymą. Šiame elektroniniame laiške ACCS prezidentas nurodė, kad jo darbdavys *Malaysian Airlines* nebetaiko PKM Kvala Lumpūre (Malaizija) Azijos rinkai, kad dėl to jis pats yra „spaudžiamas“ jo nebetaikyti.

609 Tiesa, kaip pažymi ieškovės, ACCS prezidentas pridūrė, kad pageidauja „susipažinti su esama [jo elektroninio laiško adresatų] padėtimi“, kad galėtų pasirengti rytdienos susitikimui su ekspeditorių asociacija. Tačiau šie nuomonės pareiškimai turi būti aiškinami atsižvelgiant į ankstesnius jo elektroninius laiškus. 2001 m. gruodžio 4 d. elektroninis laiškas iš tikrųjų nebuvo pirmasis, kuriame jis asociacijos narių klausė apie tikėtinus planus nebetaikyti PKM. Taigi ginčijamo sprendimo 202 konstatuojamojoje dalyje nurodytame 2001 m. lapkričio 21 d. elektroniniame laiške ACCS prezidentas skundėsi, kad iš trečiųjų šaltinių sužinojo, jog nuo gruodžio 1 d. KLM

nebetaikys PKM, paprašė jį informuoti apie tokio pobūdžio veiksmus ir pabrėžė, kad „dėl mūsų organizacijos tikslingumo realiai kils klausimų, jei neliksim vieningi“. Jis taip ACCS narių primygtinai reikalavo, „kad jie nesektų KLM sprendimu ir taikytų [PKM] bent iki metų pabaigos“. Atsakydami įvairūs vežėjai SCCS nariams išdėstė savo ketinimus šiuo klausimu.

610 Dėl aplinkybės, kad pateikta informacija buvo vieša, reikia priminti, kad keitimasis viešai prieinama informacija yra SESV 101 straipsni 1 dalies pažeidimas, jeigu tai yra pagrindas kitam antikonkurenciniam mechanizmui (žr. šio sprendimo 480 punktą). Tačiau, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 607–609 punktais, būtent taip yra šiuo atveju.

611 Tuo remiantis darytina išvada, kad ieškovėms nepavyko įrodyti, jog Komisija padarė klaidą, vertindama ginčijamo sprendimo 204 konstatuojamojoje dalyje aptartus bendravimo epizodus.

612 Trečia, dėl ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodyto elektroninio laiško, kuris buvo išsiųstas ne ieškovėms, o vienam iš jų komercijos agentų, reikia priminti, kad jei tarpininkas, komercijos atstovas ar komisionierius veiklą vykdo įmonės komitentės naudai, iš principo jį galima laikyti į tą įmonę integruotu pagalbiniu darbuotoju, kuris turi laikytis jos nurodymų ir taip sudaryti su ja vieną ekonominį vienetą (šiuo klausimu žr. 2003 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Minoan Lines / Komisija*, T-66/99, EU:T:2003:337, 125 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

613 Remiantis jurisprudencija, lemiama aplinkybė nustatant, ar egzistuoja toks ekonominis vienetas, yra su įmone komitente sudaryta sutartis, ypač joje įtvirtintos netiesioginės ar akivaizdžios nuostatos dėl finansinės ir komercinės rizikos, susijusios su sutarčių, sudarytų su trečiaisiais asmenimis, vykdymu, prisiėmimo. Šis klausimas turi būti nagrinėjamas atskirai kiekvienu atveju ir atsižvelgiant veikiau į ekonominį turinį, nei į sutartinio ryšio teisinį kvalifikavimą vidaus teisėje (šiuo klausimu žr. 2006 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio*, C-217/05, EU:C:2006:784, 46 punktą).

614 Taip pat buvo nuspręsta, kad ekonominio vieneto egzistavimo nepatvirtina aplinkybė, kad lygiagrečiai su vykdoma veikla komitento naudai tarpininkas taip pat, kaip nepriklausomas verslininkas, vykdė didelės apimties sandorius aptariamos prekės ar paslaugos rinkoje (žr. 2003 m. gruodžio 11 d. Sprendimo *Minoan Lines / Komisija*, T-66/99, EU:T:2003:337, 128 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

615 Viena vertus, Komisija nepateikė nė menkiausio įrodymo, kad ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytą elektroninį laišką gavęs komercijos agentas neprisiėmė ekonominės rizikos dėl su ieškovėmis sudarytos sutarties vykdymo. Ji taip pat netvirtino, kad tas agentas savarankiškai nepriėmė sprendimų dėl savo veiksmų rinkoje ir tik vykdė jam ieškovių pateiktus nurodymus.

616 Kita vertus, Komisija neneigia, kad lygiagrečiai su ieškovių naudai vykdoma veikla tas agentas teikė paslaugas dvidešimčiai kitų vežėjų. Komisija taip pat netvirtina, kad tas agentas ieškovių vardu dalyvavo veikloje, apie kurią kalbama ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytame elektroniniame laiške.

617 Galiausiai, priešingai, nei teigia Komisija, taip pat negalima tvirtinti, jog tas agentas ieškovėms perdavė ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytame elektroniniame laiške buvusią informaciją. Komisija, kuriai tenka įrodinėjimo našta, iš tiesų neįrodė, kad taip nutiko.

618 Taigi, nesant kitų tvirtų, tikslių ir nuoseklių įrodymų, kad ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytu elektroniniu laišku gali būti įrodytas ieškovių dalyvavimas darant vieną ir tęstinį pažeidimą, reikia atmesti įrodymų rinkinį, kurį visą ieškovės ginčija šio pagrindo dešimtoje dalyje.

5) Dėl penktojo prieštaravimo, siejamo su klaida dėl ieškovių veiksmų trečiosiose šalyse priskyrimo prie vieno ir tęstinio pažeidimo

619 Ieškovės teigia, kad Komisija neįvykdė jai nustatytos pareigos įrodyti, kad „visi šie veiksmai“ priskiriami prie vieno ir tęstinio pažeidimo.

620 Ieškovės taip pat teigia, kad Komisija neįvykdė pareigos motyvuoti ir negebėjo paneigti jų pateiktų įrodymų ir argumentų, kuriais siekta įrodyti, kad nėra būdingo ryšio tarp tų veiksmų ir ginčijamo kartelio viduje vykusio bendravimo. Tie įrodymai ir argumentai įrodo, kad ginčijamam karteliui priskiriamais bendravimo epizodais ir veiksmais siekta skirtingų tikslų, su jais buvo susiję skirtingi vežėjai ir darbuotojai, o jų turinys, laikas ir viešumas taip pat skyrėsi.

621 Ieškovės priduria, kad Komisija neįrodė, kad jų vietos darbuotojai siekė prisidėti prie pasaulinio masto kartelio dėl PKM derinimo, dalyvaudami veiksmuose trečiosiose šalyse. Jų dalyvavimas tuose veiksmuose nebuvo joks požymis, kad prisiimama su ginčijamu karteliu susijusi rizika.

622 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

623 Reikia pažymėti, kad šis prieštaravimas painiojamas su argumentu, kurį Bendrasis Teismas jau išnagrinėjo ir atmetė, šio sprendimo 288 punkte nagrinėdamas šio pagrindo pirmos dalies pirmą prieštaravimą.

624 Dėl tos priežasties šį prieštaravimą reikia atmesti. Taigi šiai daliai reikia pritarti, kiek ji susijusi su PKM nustatymu skrydžiams iš Tailando nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. ir su ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamąja dalimi. Likusią šios dalies dalį reikia atmesti.

h) Dėl septintos dalies, siejamos su klaidomis vertinant kitų vežėjų kalbas apie ieškovių veiksmus

625 Ieškovės prieštarauja Komisijai, kad ši nusprendė, jog ginčijamo sprendimo 196, 273, 406 ir 415 konstatuojamosiose dalyse pateikti įrodymai priskiriami prie vieno ir tęstinio pažeidimo. Pasak ieškovių, šie įrodymai susiję su bendravimo epizodais, kuriuose jos nedalyvavo, ir turi tik viešai prieinamą su jomis susijusią informaciją.

626 Komisija ginčija ieškovių argumentus. Konkrečiai kalbant, dėl ginčijamo sprendimo 196 konstatuojamojoje dalyje aprašytos CPA lentelės Komisija teigia, kad ja remiantis galima manyti, jog tam tikrą aptariamą informaciją ieškovės pateikė CPA, prieš ją paskelbiant viešai. Ji priduria, kad ieškovės negali įrodyti, jog aptariama likusi informacija jau buvo vieša, bent jau kiek tai susiję su dviem vežėjais, ir kad ginčijamo sprendimo 173, 237 ir 394 konstatuojamosiose dalyse aprašyti kiti ieškovių darbuotojų ir CPA bendravimo epizodų įrodymai. Dėl ginčijamo sprendimo 406 ir 415 konstatuojamosiose dalyse nurodytų bendravimo epizodų Komisija teigia, kad tai yra žinutės, kuriose AF nagrinėja ieškovių elgesį ateityje. Tos žinutės įrodo, kad vykdomą politiką

PKM srityje AF ir KLM numatė derinti su *Lufthansa* ir ieškovių vykdoma politika. Komisija priduria, kad ginčijamo sprendimo 173, 174, 425, 546 ir 966 konstatuojamosiose dalyse aprašyti bendravimo epizodai patvirtina jos nuomonę.

627 Ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje Komisija aprašo atskirus ginčijamus bendravimo epizodus, kuriuose, jos nuomone, ieškovės dalyvavo. Šios konstatuojamosios dalies pabaigoje Komisija, remdamasi ginčijamo sprendimo 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 ir 559 konstatuojamosiomis dalimis, pridūrė, kad, „beje, yra kitų bendravimo su konkurentais įrodymų“.

628 Ši dalis susijusi su keturiomis iš tų aštuonių konstatuojamųjų dalių.

629 Pirma, ginčijamo sprendimo 196 konstatuojamojoje dalyje Komisija kalba apie CPA darbuotojo nešiojamajame kompiuteryje aptiktą rinkmeną. Ta rinkmena vadinasi „PKM santrauka 2001 m. gruodžio 6 d.“, o joje yra lentelė „PKM panaikinimas pagal šalis“. Remiantis būtent ta lentele galima teigti, kad „Skandinavijoje“ ieškovės numatė PKM panaikinti 2001 m. gruodžio 20 d., tačiau CPA dar „laukė oficialaus pranešimo“.

630 Vis dėlto 2001 m. gruodžio 5 d. pranešime spaudai ieškovės jau buvo pranešusios, kad nuo gruodžio 20 d. nebetaikys PKM. Kaip galima teigti remiantis administracinės procedūros byla, penki iš septynių kitų lentelėje „PKM panaikinimas pagal šalis“ nurodytų vežėjų laikotarpiu nuo 2001 m. lapkričio 21 d. iki gruodžio 6 d. viešai paskelbė, kad 2001 m. gruodžio mėn. nebetaikys PKM.

631 Dėl kitų dviejų aptariamoje lentelėje nurodytų vežėjų pažymėtina, kad ieškovės tikrai neįrodė, kad jie apie planą panaikinti PKM pranešė gruodžio 6 d. ar anksčiau. Vis dėlto reikia pritarti ieškovėms ir pažymėti, kad administracinės procedūros byloje nebuvo nurodytos datos, kada buvo paskelbta apie jų planą naikinti PKM, ir kad vienas iš jų nustojo egzistavęs, kai buvo pareikštas ieškinys. Tokiomis aplinkybėmis reikia pasakyti, kad dėl to, jog aptariami pranešimai iš esmės buvo paskelbti daugiau kaip prieš penkiolika metų iki šios datos, jais nebereikėtų remtis prieš ieškoves.

632 Taigi remdamasi ginčijamo sprendimo 196 konstatuojamojoje dalyje nurodytu dokumentu Komisija neturėjo pagrindo padaryti išvadą, kad egzistuoja antikonkurencinis bendravimo epizodas, kuriame dalyvavo ieškovės. Vienintelė aplinkybė, kad ieškovės kelių mėnesių (173 ir 237 konstatuojamosios dalys) ar net kelerių metų (394 konstatuojamoji dalis) skirtumu dalyvavo daugiašaliuose bendravimo epizoduose, kuriuose CPA taip pat dalyvavo, negali paneigti šios išvados.

633 Antra, ginčijamo sprendimo 273 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė nuorodą į 2003 m. vasario 17 d. *Qantas* vidaus elektroninį laišką, kuriuo remiantis galima teigti, jog įvairūs vežėjai, taip pat ieškovės, „nurodė, kad PKM didins nuo 0,06 GBP/kg iki 0,09 GBP/kg“ ir kad „[*Lufthansa*] rytojaus dieną Vokietijoje turėjo paskelbti apie didinimą nuo 0,10 euro/kg iki 0,15 euro/kg.

634 Tiesa, ieškovės teigia, kad *Qantas* šią informaciją galėjo gauti netiesiogiai, pavyzdžiui, per jų interneto tinklalapį arba ekspeditorių. Vis dėlto jos nepateikė nė menkiausio įrodymo, kuriuo būtų galima pagrįsti šį argumentą.

635 Vienintelis dokumentas, kuriuo grįsdamos savo argumentus remiasi ieškovės, yra 2003 m. vasario 14 d. vieno ekspeditoriaus paskelbtas informacinis biuletenis. Tačiau jame apie ieškoves nekalbama. Priešingai, jame nurodyta:

„Vasario 14 d., penktadienį, mums buvo pranešta, kad *CargoLux*, <…>, *British*, KLM, <…> ir *Lan Chile* grupė (maždaug penki [vežėjai]) didins jų taikomą PKM penkiais centais iki 0,15 USD/kg. Ateinančią savaitę turėtume gauti pranešimą iš beveik visų [vežėjų].“

636 Taigi ieškovėms nepavyko įrodyti, kad Komisija padarė klaidą, kai jų atžvilgiu rėmėsi ginčijamo sprendimo 273 konstatuojamojoje dalyje nurodytu elektroniniu laišku.

637 Trečia, Komisija rėmėsi dviem pasikeistais elektroniniais laiškais AF viduje.

638 Pirma, ginčijamo sprendimo 406 konstatuojamojoje dalyje Komisija rėmėsi 2004 m. rugsėjo 20 d. AF vidiniu elektroniniu laišku. Jame aptariama padėtis Danijoje ir jis suformuluotas taip:

„Neseniai sužinojome, kad [2004] m. spalio 4 d. [*Lufthansa*] didins PKM iki 0,30 euro. Spėju, kad [SAS] labai greitai paseks jos pavyzdžiu, todėl mes prisitaikysime prie [SAS] nustatyto lygio.

639 Vis dėlto formuluotės „spėju“ (angl. k. – *I guess*) vartojimas tame elektroniniame laiške rodo tam tikrą netikrumą dėl ieškovių ketinimų, kuriuo siekiama paneigti tokio bendravimo epizodo egzistavimą.

640 Kiti bylos medžiagoje esantys dokumentai nėra labiau įtikinami. Bendravimo epizodų, prie kurių priskiriamas tas elektroninis laiškas, visumos aiškinimas iš tikrųjų įrodo, kad ginčijamo sprendimo 406 punkte išdėstyta prielaida buvo skirta tik užpildyti informacijos apie ieškovių ketinimus trūkumui. Iš tiesų tame susirašinėjime nurodyta, kad ieškovių skelbimas „dar neparengtas“ ir kad „manau, jog reikia palaukti, kokia bus [ieškovių] pozicija“. Taip pat daroma nuoroda į prielaidą, kad ieškovės „neskelbs pranešimo“.

641 Vis dėlto, priešingai, nei teigia Komisija, nėra nieko, kas leistų tvirtinti, jog AF iš ieškovių tikėjosi, kad šios dvišaliu pagrindu ir neviešai su ja pasidalys savo ketinimais didinti PKM. Atvirkščiai, remiantis 2004 m. rugsėjo 23 d. AF vidiniu elektroniniu laišku galima teigti, kad apie šiuos ketinimus AF sužinojo galiausiai per ieškovių informacinį biuletenį, kurį prenumeruoja.

642 Antra, ginčijamo sprendimo 415 konstatuojamojoje dalyje Komisija remiasi 2004 m. rugsėjo 23 d. elektroniniu laišku „Papildomas kuro mokestis Danijoje“, kuriame AF klausia KLM, ar ši turėjo „galimybę išsiaiškinti dėl KLM derinimosi prie AF, [*Lufthansa*] ir [ieškovių].

643 Vis dėlto nei tame, nei ankstesniuose ar paskesniuose elektroniniuose laiškuose nekalbama apie galimą AF ir ieškovių bendravimą. Juose taip pat nedaroma prielaidos, kad toks bendravimo epizodas įvyko. Atvirkščiai, remiantis 2004 m. rugsėjo 20 d. AF vidaus elektroniniu laišku ir ieškovių raštais, galima teigti, kad po AF ir KLM koncentracijos reikėjo užtikrinti, kad KLM netaikytų mažesnio PKM nei konkurentai.

644 Kiti dokumentai, į kuriuos Komisija daro nuorodą savo raštuose (ginčijamo sprendimo 173, 174, 425, 546 ir 966 konstatuojamosios dalys), nepaneigia šios išvados.

645 Visų pirma ginčijamo sprendimo 546 konstatuojamojoje dalyje aptariamas susirašinėjimas elektroniniais laiškais neįrodo, kad egzistuotų AF ir ieškovių ryšiai. Kaip nurodo Komisija, tas susirašinėjimas įrodo tik tai, kad ieškovės veiksmus derino prie AF ir KLM veiksmų ir ragino SAC elgtis taip pat. Be to, tas susirašinėjimas vyko 2005 m. Taigi jis vyko praėjus daugiau kaip metams nuo ginčijamo sprendimo 415 konstatuojamojoje dalyje aptarto elektroninio laiško.

646 Paskui reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 173 ir 174 konstatuojamosiose dalyse aptariamas susirinkimas vyko daugiau kaip prieš trejus metus iki ginčijamo sprendimo 415 konstatuojamojoje dalyje aptarto elektroninio laiško.

647 Beje, priešingai, nei nurodyta ginčijamo sprendimo 966 konstatuojamojoje dalyje, 2005 m. birželio 27 d. elektroninį laišką, kuriame pažymėta, kad „mes „sutarėme“ dėl 3,30 DKK AF/KL[M] nuo 2005 m. liepos 7 d.“, AF siuntė ne ieškovėms. Šį elektroninį laišką AF siuntė bendrovei *Lufthansa*, kuri vėliau jį persiuntė ieškovėms.

648 Galiausiai ginčijamo sprendimo 425 konstatuojamojoje dalyje aptariamas ginčijamas bendravimo epizodas yra 2004 m. rugsėjo 3 d. BARIG krovinių komiteto susitikimas, kuriame dalyvavo būtent ieškovės, *Lufthansa* ir AF. Neginčytina, kad tame susitikime buvo kalbama būtent apie PKM. Vis dėlto, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 448 punktu, *Lufthansa* turėjo kitiems to susitikimo dalyviams pranešti paskutines su ja susijusias naujienas šiuo klausimu. Be to, kaip galima teigti remiantis to susirinkimo protokolu, per jį visų pirma buvo kalbama apie padėtį Vokietijoje.

649 Taigi Komisija negali remdamasi tuo susitikimu teigti, kad Danijoje AF ir ieškovės palaikė ryšius vietos lygmeniu.

650 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ir, nesant kitų tvirtų, tikslių ir nuoseklių įrodymų, kad ginčijamo sprendimo 196, 406 ir 415 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai galėjo būti ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą įrodymas, reikia atmesti įrodymų rinkinį, kurį visą ieškovės ginčija šio pagrindo dešimtoje dalyje.

i) Dėl devintos dalies, siejamos su klaidomis vertinant ieškovių žinias apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmus

651 Ieškovės teigia, kad Komisija neįvykdė jai tenkančios pareigos įrodyti, kad joms buvo ar turėjo būti žinoma, apie atsisakymą mokėti komisinius ir apie visus su papildomais mokesčiais susijusius antikonkurencinius veiksmus, kuriuos darant jos nedalyvavo ir už kuriuos nebuvo pasirengusios prisiimti rizikos.

652 Remiantis šio sprendimo 459 punkte nurodyta jurisprudencija pažymėtina, jog tam, kad galėtų ieškovėms priskirti atsakomybę už visą ir tęstinį pažeidimą, Komisija privalėjo įrodyti, kad jos dalyvavo visuose tą pažeidimą sudarančiuose veiksmuose arba joms buvo žinoma apie visus pažeidimus, kuriuos kiti kartelio dalyviai numatė ar įgyvendino siekdami tų pačių tikslų ir kuriuos darant jos tiesiogiai nedalyvavo, bet pagrįstai galėjo juos numatyti ir buvo pasirengusios prisiimti riziką.

653 Vis dėlto vien to, kad susitarimo, kuriame dalyvavo įmonė, ir viso kartelio tikslai sutampa, nepakanka, kad ją būtų galima laikyti atsakinga už dalyvavimą visame kartelyje. Taip yra net ir tuo atveju, kai tas susitarimas ir visas kartelis yra objektyviai susiję. Tik tuo atveju, jei suinteresuotoji įmonė, dalyvaudama sudarant susitarimą, žinojo ar turėjo žinoti, kad tai darydama prisijungė prie

pasaulinio kartelio, jos dalyvavimas sudarant atitinkamą susitarimą gali būti prisijungimo prie to pasaulinio kartelio išraiška (šiuo klausimu žr. 2011 m. lapkričio 30 d. Sprendimo *Quinn Barlo ir kt. / Komisija*, T-208/06, EU:T:2011:701, 144 ir 150 punktus ir nurodytą jurisprudenciją).

654 Būtent Komisijai tenka pareiga įrodyti, kad aptariamai įmonei buvo žinoma apie kitų pasaulinio kartelio dalyvių numatomus ar įgyvendintus antikonkurencinius veiksmus, tačiau kuriuos darant ji tiesiogiai nedalyvavo (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 67 punktą).

655 Tuo tikslu Komisija turi surinkti pakankamai tikslius ir nuoseklius įrodymus, kad įrodytų, jog nagrinėjamai įmonei buvo apie tai žinoma (šiuo klausimu žr. 2002 m. kovo 20 d. Sprendimo *Sigma Tecnologie / Komisija*, T-28/99, EU:T:2002:76, 51 punktą).

656 Vis dėlto Komisija neprivalo įrodyti, kad aptariamai įmonei buvo ar turėjo būti išsamiai žinoma apie įvykusį veiksmų derinimą ar apie bendravimo epizodus, kuriuose ji nedalyvavo. Ji taip pat neprivalo įrodyti, kad aptariama įmonė žinojo ar turėjo žinoti apie visus tuos bendravimo epizodus (šiuo klausimu žr. 2006 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Raiffeisen Zentralbank Österreich ir kt. / Komisija*, T-259/02–T-264/02 ir T-271/02, EU:T:2006:396, 193 punktą).

657 Taigi suinteresuotoji įmonė turi paprasčiausiai žinoti pasaulinio kartelio bendrą mastą ir esminius požymius (žr. 2014 m. spalio 10 d. Sprendimo *Soliver / Komisija*, T-68/09, EU:T:2014:867, 64 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

658 Jeigu taip ir yra, į aplinkybę, kad įmonė nedalyvavo visuose kartelio epizoduose arba kad jos vaidmuo epizoduose, kuriuose ji dalyvavo, buvo nereikšmingas, reikia atsižvelgti tik vertinant pažeidimo sunkumą, o prireikus – ir nustatant baudos dydį (žr. 2014 m. spalio 10 d. Sprendimo *Soliver / Komisija*, T-68/09, EU:T:2014:867, 65 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

659 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia nustatyti, ar Komisija pagrįstai padarė išvadą, kad ieškovėms buvo žinoma, kaip to reikalaujama, apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmus, kuriuos atliekant jos tiesiogiai nedalyvavo ir kurie susiję, viena vertus, su papildomais mokesčiais ir, kita vertus, su atsisakymu mokėti komisinius.

1) Dėl papildomų mokesčių

660 Ieškovės teigia, kad joms nebuvo ir negalėjo būti žinoma apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, įvairius veiksmus, įgyvendintus papildomų mokesčių srityje. Šiam teiginiui pagrįsti jos pateikia du argumentus.

661 Pirma, ieškovės nurodo, jog tvirtindama, kad joms buvo ar bent turėjo būti žinoma, jog *Lufthansa* derino PKM su kitais vežėjais, Komisija ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje klaidingai rėmėsi *Lufthansa* elektroniniais laiškais, kuriuose buvo skelbiama apie PKM. Tuose elektroniniuose laiškuose buvo paprasčiausi vieši *Lufthansa* skelbimai apie PKM, juose nebuvo nieko, kas atskleistų išankstinį derinimą mažoje grupėje, jie buvo susiję tik su laikotarpiais nuo 2003 m. vasario mėn. iki 2004 m. rugsėjo mėn. ir nuo 2005 m. kovo mėn. iki 2005 m. rugsėjo mėn.; *Lufthansa* pardavimo atstovas Vokietijoje juos adresavo arba 18 vežėjų vietos pardavimo atstovams, iš kurių daugelis nebuvo pripažinti atsakingi už vieną ir tęstinį pažeidimą, arba vežėjams, kurie iš *Lufthansa* pirko pajėgumus.

662 Antra, Komisija neišnagrinėjo penkių argumentų ir įrodymų, kuriuos ieškovės pateikė siekdamos įrodyti, kad jų personalo nariai nieko nežinojo apie kitų vežėjų veiksmus, neturėjo jokios priežasties juos įtarti ir nebuvo pasirengę prisiimti už juos rizikos.

663 Pirma, vidiniai *Lufthansa* nurodymai, kurių kopija buvo nusiųsta ieškovėms, įrodo, kad *Lufthansa* aktyviai ėmėsi priemonių, kad būtų laikomasi konkurencijos taisyklių dėl papildomų mokesčių. Tuose nurodymuose niekada nebuvo kalbama apie išankstinį pranešimą apie *Lufthansa* ir kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai ir kurių dauguma priklausė mažai grupei, derinimą. Grįsdamos šiuos argumentus ieškovės remiasi 1999 m. gruodžio 21 d. *Lufthansa* valdybos rezoliucija dėl PKM įvedimo.

664 Antra, *Lufthansa* patvirtino, kad neinformavo ieškovių apie bendravimą su kitais vežėjais. Kai pagrindinis *Lufthansa* darbuotojas mažoje grupėje perduodavo ieškovėms informaciją apie šiuos vežėjus, jis neatskleisdavo, kad prieš tai su jais bendraudavo, tačiau darydavo nuorodas į savo asmeninius lūkesčius arba į viešą informaciją.

665 Trečia, ieškovių darbuotojai nepriklausė mažos grupės tinklui. Jį sudarė pagrindinių vežėjų vadovai ir jų asmeniniai kontaktai pas kitus vežėjus.

666 Ketvirta, ieškovės negalėjo identifikuoti mažos grupės veiklos, remdamosi jos narių veiksmais rinkoje.

667 Penkta, ieškovės negalėjo žinoti apie įgyvendinamus veiksmus trečiosiose šalyse, kuriose jos nevykdė jokios veiklos. Taigi nėra jokio įrodymo, kad ieškovės buvo pasirengusios prisiimti riziką už tuos veiksmus. Atvirkščiai, jos gavo aiškų Danijos konkurencijos institucijos patvirtinimą, kad tuo klausimu nekyla jokios rizikos.

668 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

669 Reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo 882 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad ieškovės „dalyvavo dviejose iš trijų [vieno ir tęstinio pažeidimo] dalių (PKM ir PSM)“, o ne kad jos apie tai paprasčiausiai arba tikriausiai žinojo. Vis dėlto remiantis ginčijamo sprendimo 894–897 konstatuojamosiose dalyse pateiktais Komisijos atsakymais į *British Airways* ir *Air Canada* argumentus galima tvirtinti, kad ne dėl to ji nusprendė, jog ieškovės tiesiogiai dalyvavo visoje su tomis sudedamosiomis dalimis susijusioje antikonkurencinėje veikloje.

670 Pirma, dėl PKM ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė nuorodą į aštuonis bendravimo epizodus, kad nustatytų, jog ieškovės „žinojo arba turėjo žinoti, kad *Lufthansa* su kitais vežėjais derino PKM taikymą“. Kaip galima teigti remiantis ginčijamame sprendime esančia 1248 išnaša, kalbama apie ginčijamo sprendimo 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse aprašytus elektroninius laiškus, kuriuose *Lufthansa* įvairiems vežėjams pateikė pranešimus apie PKM didinimą.

671 Tarp šių aštuonių elektroninių laiškų adresatų yra iš viso dešimt vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai. Penki iš tų vežėjų, t. y. *Air Canada*, CPA, *Japan Airlines*, SAC ir ieškovės, buvo visų tų elektroninių laiškų adresatai. Likę penki vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, t. y. AF, *Cargolux*, KLM, *Lan Airlines* ir *Martinair*, gavo nuo dviejų iki penkių iš tų elektroninių laiškų.

672 Vis dėlto ieškovės dalyvavo kituose antikonkurencinio bendravimo epizoduose su kiekvienu iš šių dešimties vežėjų, išskyrus *Lan Airlines*. Taigi, pirma, ieškovė bendravo su *Air Canada* ir KLM tiek apie PKM įvedimą, tiek apie jo taikymą (ginčijamo sprendimo 135, 144–146, 174 ir 394 konstatuojamosios dalys). Paskui ieškovės tarėsi su *Japan Airlines*, *Lufthansa* ir SAC dėl PKM įgyvendinimo tiek WOW aljanso viduje (to sprendimo 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531 ir 546 konstatuojamosios dalys), tiek jo išorėje (to sprendimo 145, 146, 204 ir 559 konstatuojamosios dalys). Galiausiai ieškovės dalyvavo bendravimo epizoduose dėl PKM įgyvendinimo su AF (aptariamo sprendimo 146, 174, 204 ir 394 konstatuojamosios dalys), *Cargolux* (aptariamo sprendimo 174 ir 394 konstatuojamosios dalys), *Martinair* (ginčijamo sprendimo 204 ir 394 konstatuojamosios dalys) ir CPA (ginčijamo sprendimo 295 ir 394 konstatuojamosios dalys).

673 Daugumoje pirmesniame punkte nurodytų bendravimo epizodų dalyvavo tiek aptariamų aštuonių elektroninių laiškų autorė, t. y. *Lufthansa*, tiek bent keturi vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai ir kurie yra tų laiškų adresatai (ginčijamo sprendimo 145, 146 ir 394 konstatuojamosios dalys).

674 Dėl aplinkybės, kad tarp ginčijamo sprendimo 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodytų elektroninių laiškų adresatų buvo sutartis su *Lufthansa* dėl pajėgumų rezervavimo sudarę vežėjai, kuriems prieštaravimai nepateikti, arba vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, reikia pažymėti, kad ji nereikšminga dėl tokių pačių priežasčių, kurios nurodytos šio sprendimo 463–465 ir 475–495 punktuose.

675 Dėl aplinkybės, kad aptariami laiškai buvo susiję tik su laikotarpiais nuo 2003 m. vasario mėn. iki 2004 m. rugsėjo mėn. ir nuo 2005 m. kovo mėn., iki 2005 m. rugsėjo mėn., reikia konstatuoti, jog ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje prieš ieškoves pateiktais įrodymais siekiama, kaip toje konstatuojamojoje dalyje pažymi Komisija, įrodyti, kad joms buvo žinoma apie didesnio masto kartelį, kuriame dalyvauja *Lufthansa* ir kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, įskaitant už laikotarpį iki ginčijamų elektroninių laiškų. Tai taikytina būtent ginčijamo sprendimo 174 konstatuojamojoje dalyje nurodytam 2001 m. sausio 22 d. „draugiškam susitikimui“, per kurį buvo diskutuojama apie PKM dydžio pakeitimus ir kuriame dalyvavo *Lufthansa*, ieškovės ir daugelis kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai (žr. šio sprendimo 447 punktą). Tas pats pasakytina ir apie ginčijamo sprendimo 237 konstatuojamojoje dalyje nurodytą elektroninį laišką, kuriame kalbama apie bendravimo epizodus, kuriuose dalyvavo tiek ieškovės, tiek *Lufthansa* ir daugelis kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai dėl PKM taikymo.

676 Kadangi tokiomis aplinkybėmis ieškovės neįrodė, kad ginčijamo sprendimo 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ir 495 konstatuojamosiose dalyse nurodyti elektroniniai laiškai galėjo būti alternatyvus įtikinamas PKM derinimo paaiškinimas, Komisija galėjo padaryti išvadą, kad jie galėjo joms suteikti pakankamų žinių apie *Lufthansa* ir kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, vykdomą derinimą.

677 Be to, reikia pažymėti, kad daug kitų ginčijamų bendravimo epizodų, apie kuriuos Komisija kalba ginčijamame sprendime, galėjo ieškovėms suteikti pakankamų žinių apie *Lufthansa* ir kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, vykdomą derinimą. Tai galima pasakyti būtent apie ginčijamo sprendimo 966 konstatuojamojoje dalyje nurodytą 2005 m. birželio 27 d. elektroninį laišką, kuriuo remiantis galima teigti, kad „mes „sutarėme“ dėl 3,30 DKK AF/KL[M] nuo 2005 m. liepos 7 d.“. Kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 647 punktu, šiuo atveju kalbama ne apie elektroninį laišką, kurį joms išsiuntė AF, bet apie AF elektroninį laišką, kurį *Lufthansa* joms persiuntė.

678 Tas pats pasakytina ir apie 2003 m. vasario 17 d. elektroninį laišką, kuris taip pat aptariamas ginčijamo sprendimo 966 konstatuojamojoje dalyje. Tame elektroniniame laiške *Lufthansa* ieškovėms nurodo:

„kaip diskutuota praėjusią savaitę, mes padidinsime [PKM nuo] 2003 m. kovo 3 d. Pridėjau pranešimą spaudai vokiečių kalba, versija anglų kalba pasirodys netrukus. Kaip teko matyti, [*British Airways*], KL[M], [*American Airlines*] taip pat juda ta linkme. Girdėjau kalbant, kad [*Cargolux*], [*United Airlines*] ir kiti taip pat paseks šiuo pavyzdžiu.“

679 Priešingai, nei teigia ieškovės, negalima teigti, kad šiuo elektroniniu laišku joms atskleidžiama tik tai, kokių „veiksmų [*Lufthansa*] tikėjosi iš kitų vežėjų, arba vieša informacija“. Atvirkščiai, remiantis tuo elektroniniu laišku darytina išvada, kad, priešingai nei *British Airways*, KLM ir kitas vežėjas, *Cargolux* ir dar kitas vežėjas dar nebuvo pranešusios apie savo ketinimus visuomenei. Dėl formuluotės „girdėjau kalbant“ pasakytina, kad ji rodo, kaip pažymi Komisija, kad *Lufthansa* savo lūkesčiais pasidalijo ne tik su ieškovėmis.

680 Taigi Komisija nepadarė klaidos, kai ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, kad ieškovėms buvo pakankamai žinoma apie *Lufthansa* ir kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, vykdomą derinimą.

681 Komisija taip pat pagrįstai nusprendė, kad, remiantis ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje išdėstytais įrodymais, ieškovės turėjo pakankamai žinių apie trečiosiose šalyse, kuriose nevykdė veiklos, įgyvendintus veiksmus. Iš tiesų, remiantis ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamąja dalimi, darytina išvada, kad PKM buvo bendro taikymo priemonė, kuri nebuvo skirta konkrečiam maršrutui ir kuri turėjo būti taikoma visuose maršrutuose pasaulio mastu (žr. šio sprendimo 277–291 punktus). Kiekvienas rūpestingas operatorius, suvokiantis šio derinimo apimtį, žinojo ar bent privalėjo žinoti, kad tas derinimas taikomas ir trečiosiose šalyse, kuriose jis nevykdo veiklos.

682 Iš Danijos konkurencijos institucijos ieškovių gautas patvirtinimas šiuo atveju joms nė kiek negelbėja. Remiantis ginčijamo sprendimo 1268 ir 1271 konstatuojamosiomis dalimis darytina išvada, kad ieškovės teigia, jog tas patvirtinimas pateiktas sprendime, kuriame Danijos konkurencijos institucija nurodė, kad Komisija „turi kompetenciją tik dėl maršrutų Sąjungoje, o ne dėl maršrutų tarp [Sąjungos ir trečiųjų šalių]“. Vis dėlto tas sprendimas priimtas 2002 m. Taigi jis priimtas prieš tai, kai, įsigaliojus Reglamentui Nr. 411/2004, buvo išplėsta Komisijos kompetencija SESV 101 straipsnį taikyti tarptautiniam oro transportui tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, o įsigaliojus 2005 m. kovo 11 d. EEE jungtinio komiteto sprendimui Nr. 40/2005, iš dalies keičiančiam EEE susitarimo XIII priedą (Transportas) ir EEE susitarimo 21 protokolą (dėl įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių įgyvendinimo) (OL L 198, 2005, p. 38), – EEE susitarimo 53 straipsnį taikyti EEE tarptautiniam transportui, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Taigi Komisija nepadarė klaidos, kai ginčijamo sprendimo 1271 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, kad Danijos konkurencijos institucijos sprendimas, kuriuo remiasi ieškovės, susijęs su „ankstesne teisine padėtimi“, tad negalėjo joms sukelti jokių teisėtų lūkesčių.

683 Taigi Komisija pagrįstai nusprendė, kad ieškovėms buvo pakankamai žinoma apie *Lufthansa* ir kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, vykdytą PKM derinimą trečiosiose šalyse, kuriose jos nevykdė veiklos.

684 Antra, kiek tai susiję su PSM, ginčijamo sprendimo 792 konstatuojamojoje dalyje Komisija apibendrino įrodymus, kuriais rėmėsi darydama išvadą, kad ieškovės tiesiogiai dalyvavo su PSM susijusiame vieno ir tęstinio pažeidimo epizode. Taigi remdamasi tais įrodymais Komisija nusprendė, kad ieškovės „žinojo apie platesnį PSM derinimą, nes palaikė tiesioginius ryšius su konkurentais dėl PSM įgyvendinimo“.

685 Dėstydamos šią dalį ieškovės nepateikia jokio argumento, kuriuo būtų galima paneigti šį samprotavimą. Remiantis jų raštais galima daryti tik išvadą, kad jos prieštarauja Komisijai, jog ši nusprendė, kad joms buvo žinoma apie PSM derinimą šalyse, kuriose jos nevykdė veiklos.

686 Vis dėlto remiantis ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamąja dalimi, darytina išvada, kad, kaip ir PKM (žr. šio sprendimo 681 punktą), PSM buvo bendro taikymo priemonė, kuri nebuvo skirta konkrečiam maršrutui ir kuri turėjo būti taikoma visuose maršrutuose pasaulio mastu. Taigi kiekvienas rūpestingas operatorius, suvokiantis šio derinimo apimtį, žinojo ar bent privalėjo žinoti, kad tas derinimas taikomas ir trečiosiose šalyse, kuriose jis nevykdo veiklos.

687 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia daryti išvadą, kad ieškovės neturi pagrindo prieštarauti Komisijai, jog ši nusprendė, kad joms buvo pakankamai žinoma apie su PSM susijusias vieno ir tęstinio pažeidimo epizodo dalis, kuriose jos tiesiogiai nedalyvavo.

688 Šių išvadų negali paneigti nė vienas kitas ieškovių pateiktas argumentas.

689 Pirma, kadangi Komisijos nurodyti dokumentai galėjo ieškovėms suteikti pakankamai žinių apie su papildomais mokesčiais susijusius ginčijamus bendravimo epizodus, kuriuose jos tiesiogiai nedalyvavo, nebuvo būtina, kad jos apie tai sužinotų ir kitais būdais, būtent per diskusijas su *Lufthansa*, stebėdamos konkurentų elgesį rinkoje arba priklausydamos menamam „mažos grupės tinklui“.

690 Taigi negalima Komisijai prieštarauti, kad ši tiesiogiai nenagrinėjo šiuo klausimu ieškovių pateiktų argumentų.

691 Antra, dėl argumento dėl priemonių, kurių ėmėsi *Lufthansa*, kad būtų paisoma konkurencijos taisyklių, pirmiausia reikia pažymėti, kad ieškovės neįrodo, jog apie tai žinojo pažeidimo darymo laikotarpiu. Atvirkščiai, kaip ieškovės dublike pačios tai pripažįsta, jos „nesugebėjo surasti jokio elektroninio laiško, kuriame [*Lufthansa*] bendrovei [*SAS Cargo*] būtų siuntusi 2000 m. gaires dėl PKM įvedimo“.

692 Reikia pažymėti, kad vienintelis įrodymas, kurį ieškovės pateikė šiam argumentui pagrįsti, yra 1999 m. gruodžio 21 d. *Lufthansa* valdybos rezoliucija dėl PKM įvedimo. Tačiau, kaip teisingai pažymi Komisija, ši rezoliucija išimtinai susijusi su PKM įvedimo 1999 m. gruodžio mėn. pabaigoje paskelbimu ir niekaip nepatvirtina vidaus politikos dėl konkurencijos taisyklių laikymosi, kiek tai susiję su papildomų mokesčių taikymu.

693 Galiausiai bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad, kaip iš esmės nurodo Komisija, garantijos, kurias ieškovėms pavyko gauti dėl konkurencijos taisyklių laikymosi, negalėjo pagrįstai patvirtinti išvados, kad *Lufthansa* laikėsi konkurencijos taisyklių. Tiesa, iš esmės įmonės pačios prisiima riziką dėl klaidingo savo teisinės padėties vertinimo, remiantis bendruoju principu, kad įstatymo nežinojimas neatleidžia nuo atsakomybės (2015 m. liepos 15 d. Sprendimo *Socitrel ir Companhia Previdente / Komisija*, T-413/10 ir T-414/10, EU:T:2015:500, 304 punktas).

694 Taigi šį prieštaravimą reikia atmesti.

2) Dėl atsisakymo mokėti komisinius

695 Ieškovės teigia, kad Komisija klaidingai nusprendė, jog, atsižvelgiant į jų dalyvavimą su papildomais mokesčiais susijusiuose vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose, jos galėjo pagrįstai numatyti kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmus dėl atsisakymo mokėti komisinius ir buvo pasirengusios dėl to prisiimti riziką. Iš tiesų, viena vertus, atsisakymu mokėti komisinius nebuvo siekiama to paties antikonkurencinio tikslo kaip papildomais mokesčiais. Kita vertus, vien to, kad skirtingų vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamųjų dalių tikslas sutampa, bet kuriuo atveju nepakanka siekiant įrodyti, jog ieškovės žinojo, kaip to reikalaujama, apie dalį, susijusią su atsisakymu mokėti komisinius.

696 Komisija iš esmės teigia, kad ieškovės pagrįstai galėjo numatyti atsisakymą mokėti komisinius ir buvo pasirengusios dėl to prisiimti riziką, nes atskiros vieno ir tęstinio pažeidimo dalys buvo neatsiejamai susijusios. Papildomų mokesčių antikonkurencinis tikslas iš tikrųjų galėjo būti pažeistas, jei papildomi mokesčiai būtų buvę tam tikros kainų konkurencijos per papildomus mokesčius formos.

697 Triplike Komisija priduria, kad dublikas ir jo priedai, taip pat ginčijamo sprendimo 680 ir 686 konstatuojamosiose dalyse nurodyti elektroniniai laiškai įrodo, kad apie komisinių mokėjimą buvo diskutuojama WOW aljanso viduje ir kad ieškovės žinojo ar turėjo žinoti, kad jos pačios ir kiti vežėjai nemoka komisinių už papildomus mokesčius.

698 Reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 882 konstatuojamojoje dalyje Komisija iš esmės nusprendė, kad ieškovės buvo tiesiogiai susijusios tik su dviem iš trijų vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamųjų dalių, t. y. su PKM ir PSM. Komisija vis dėlto nusprendė, kad ieškovės taip pat galėjo būti pripažintos atsakingos už trečią vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį, t. y. tą dalį, kuri susijusi su atsisakymu mokėti komisinius. Pasak Komisijos, atsižvelgiant į jų dalyvavimą šiuose vieno ir tęstinio pažeidimo epizoduose, ieškovės „galėjo pagrįstai numatyti, kad šalys bendrauja klausimu dėl tokios susijusios srities, kaip [atsisakymas mokėti komisinius], ir buvo pasirengusios dėl to prisiimti riziką“. Dublike Komisija pažymėjo, kad taip buvo dėl to, kad „tikslas derinti papildomus mokesčius (šiuo atveju – išvengti konkurencijos kainomis) negalėjo būti pasiektas, jeigu papildomiems mokesčiams būtų taikomi komisiniai“.

699 Vis dėlto taip veikdama Komisija nepagrindė išvados dėl konkrečių įrodymų, tačiau iš esmės pasitenkino prielaida, kad ieškovėms buvo žinoma apie vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį, susijusią su atsisakymu mokėti komisinius, remdamasi tuo, kad kitų dviejų šio pažeidimo sudedamųjų dalių tikslas buvo toks pats. Remiantis šio sprendimo 653 punkte priminta jurisprudencija, papildomų mokesčių ir atsisakymo mokėti komisinius objektyvus ekonominis papildomumas, net jei būtų įrodytas, yra nepakankamas, kad būtų galima įrodyti, jog ieškovės pagrįstai privalėjo tą atsisakymą numatyti.

700 Taigi reikia pripažinti, kad įrodymai, kuriais Komisija rėmėsi ginčijamo sprendimo 882 konstatuojamojoje dalyje, nebuvo tinkami siekiant įrodyti, kad ieškovėms buvo žinoma, kaip to reikalaujama, apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, antikonkurencinę veiklą, susijusią su atsisakymu mokėti komisinius.

701 Rašytiniuose dokumentuose Komisija vis dėlto kalbėjo apie kitus tris administracinės procedūros byloje pateiktus įrodymus, kad ieškovėms buvo ar turėjo būti žinoma apie šią veiklą ir kad jos buvo pasirengusios prisiimti riziką.

702 Pirmasis iš tų įrodymų yra 2005 m. birželio 9 d. vidaus elektroninis laiškas, apie kurį kalbama ginčijamo sprendimo 680 konstatuojamojoje dalyje. Tame elektroniniame laiške ieškovių darbuotojas pateikia tą pačią dieną įvykusio jo pokalbio su „senais kontaktais [*Cargo Accounts Settlement Systems* (sąskaitų už krovinių vežimą apmokėjimo sistema, toliau – CASS)] *Suisse*“ apie ekspeditorių asociacijų suderintus veiksmus dėl komisinių už papildomus mokesčius mokėjimo turinį. Tas darbuotojas pažymi, kad „klausimas apskritai yra jautrus konkurencijos požiūriu ir kad svarbu, jog WOW [aljansas] neatsakytų kolektyviai, o atskiri WOW [aljanso] nariai neduotų „kolektyvinio“ atsakymo“. Pasak to darbuotojo, „geriausiais būdas veikti būtų tas, kad CAAS, kaip ir Šveicarijoje, suteiktų konsultacijas dėl pasekmių“.

703 Vis dėlto ginčijamame sprendime nėra nieko, kas leistų tvirtinti, jog CAAS Šveicarijoje vežėjams patarė dvišalių ar daugiašaliu pagrindu susitarti atsisakyti derėtis su ekspeditoriais dėl komisinių mokėjimo ir teikti jiems papildomų mokesčių nuolaidas. Remiantis ginčijamu sprendimu taip pat negalima tvirtinti, kad CAAS pateikė ieškovėms duomenų, leidžiančių manyti, kad kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, suderino veiksmus ar numatė tai padaryti. Atvirkščiai, remiantis ginčijamo sprendimo 680 konstatuojamojoje byloje nurodytu 2005 m. birželio 9 d. vidaus elektroniniu laišku galima teigti, kad Šveicarijoje buvo tik nurodyta, pirma, kad kainos ir komisiniai yra „[ekspeditoriaus] ir [vežėjo] dvišalis klausimas“, antra, kad vežėjas negali vienašališkai priimti sprendimo dėl tikslinimo, ir, trečia, kad ekspeditorių pasirinktas veikimo metodas iš esmės gali sukelti rimtų pasekmių.

704 Taigi Komisija neturi pagrindo teigti, kad 680 konstatuojamojoje byloje nurodytu 2005 m. birželio 9 d. vidaus elektroniniu laišku galima įrodyti, jog ieškovėms buvo žinoma, kaip to reikalaujama, apie numatomus ar padarytus kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, pažeidimus, kiek tai susiję su atsisakymu mokėti komisinius.

705 Komisija taip pat neturi pagrindo remdamasi vidiniu susirašinėjimu, vykusiu po 680 konstatuojamojoje byloje nurodyto 2005 m. birželio 9 d. vidaus elektroninio laiško, daryti išvadą, kad atsisakymas mokėti komisinius buvo aptartas WOW aljanso viduje. Atvirkščiai, kaip galima teigti remiantis toje pačioje konstatuojamojoje dalyje nurodytu 2005 m. birželio 14 d. elektroniniu laišku, ieškovių darbuotojas atmetė tokią galimybę, pareikšdamas, kad „mes negalime apie tai diskutuoti WOW [aljanso] viduje, tačiau mums reikia klausimą spręsti kiekvienoje oro bendrovėje“.

706 Antrasis iš įrodymų, kuriais rašytiniuose dokumentuose remiasi Komisija, darydama išvadą, kad ieškovėms buvo žinoma, kaip to reikalaujama, apie numatomus arba padarytus kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, pažeidimus, kiek tai susiję su atsisakymu mokėti komisinius, yra 2005 m. gruodžio 28 d. elektroninis laiškas. Reikia pažymėti, kad tas elektroninis laiškas aprašytas ginčijamo sprendimo 686 konstatuojamojoje dalyje. Tame elektroniniame laiške SAC klausia įvairių vežėjų, taip pat ieškovių, ar jie girdėjo kalbant (anglų k. – *wondered if you have heard*) apie naujausią DHL Vokietijoje pranešimą, kurį gavo jo atstovybė Frankfurte (Vokietija) ir kuriame pranešama apie komisinių už papildomus mokesčius rinkimą ateityje. SAC darbuotojas priduria, kad pranešime kalbama apie IATA rezoliuciją 805zz, nurodo, kad nėra tikras, apie ką kalbama, ir dėkoja adresatams už komentarus.

707 To elektroninio laiško formuluotėje nėra nieko, kuo remiantis būtų galima teigti, kad tie vežėjai atvirai raginami tartis atsisakyti mokėti komisinius ar keistis informacija apie komercinį atsakymą, kurį ketina pateikti dėl to pranešimo.

708 Atsižvelgiant į aptariamame elektroniniame laiške reiškiamas abejones dėl IATA rezoliucijos 805zz, galima suprasti, kad SAC darbuotojo klausimai buvo paprasčiausiai susiję su galimybe reikalauti galimų komisinių už papildomus mokesčius. Kito vežėjo kito darbuotojo atsakymas vis dėlto leidžia suprasti, kad SAC elektroninis laiškas taip pat galėjo būti suprantamas taip, kad jame buvo kalbama apie komercinį atsakymą, kurį reikia pateikti dėl DHL pranešimo. 2006 m. sausio 3 d. vidaus elektroniniame laiške šis darbuotojas iš tiesų pažymėjo, kad kalbėjosi su *Lufthansa*, kuri, be kita ko, nurodė, kad „nepriims tokios rūšies sąskaitų faktūrų“.

709 Tuo remiantis darytina išvada, kad vien ginčijamo sprendimo 686 konstatuojamojoje dalyje aprašytas 2005 m. gruodžio 28 d. elektroninis laiškas neleidžia įrodyti, kad ieškovės dalyvavo vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje, susijusioje su atsisakymu mokėti komisinius. Remiantis šio sprendimo 344 punkte nurodyta suformuota jurisprudencija vis dėlto reikia išnagrinėti, ar kartu su kitais įrodymais šis elektroninis laiškas galėjo sudaryti požymių visumą, leidusią Komisija daryti išvadą, kad taip buvo (žr. 711 ir 712 punktus).

710 Trečiasis įrodymas, kuriuo rašytiniuose dokumentuose remiasi Komisija, darydama išvadą, kad ieškovėms buvo žinoma, kaip to reikalaujama, apie numatomus arba padarytus kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, pažeidimus, kiek tai susiję su atsisakymu mokėti komisinius, yra *SAS Cargo* atsakymo į pranešimą apie prieštaravimus ištrauka. Remiantis ta ištrauka teigtina, kad 2005 m. birželio 10 d. ieškovių darbuotojas išsiuntė elektroninį laišką kitam vežėjui apie komisinius už papildomus mokesčius, nesilaikydamas aiškių vadovybės nurodymų. Tačiau Komisija apsiriboja teiginiu, kad ta ištrauka „įrodo, jog informaciją apie [komisinius už papildomus mokesčius] <…> *Lufthansa* perdavė [ieškovėms] ir kad [jų] darbuotojas pateikė atsakymą“, tačiau nepatikslina, apie kokią informaciją kalbama, ir *a fortiori* neteigia, kad ji susijusi su galimu suderintu atsakymu ekspeditoriams.

711 Tokiomis aplinkybėmis, net jeigu į šiuos tris įrodymus, kuriais Komisija rėmėsi per procesą teisme, būtų galima atsižvelgti, vis tiek nebūtų galima teigti, kad tie įrodymai, įvertinti atskirai ar kartu, ieškovėms suteikė pakankamai žinių, kaip to reikalaujama, apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, numatomus ar padarytus pažeidimus, kiek tai susiję su atsisakymu mokėti komisinius.

712 Nesant kitų tvirtų, tikslių ir nuoseklių įrodymų, kad joms buvo apie tai žinoma, reikia daryti išvadą, kad Komisija padarė klaidą, kai pripažino ieškoves atsakingas už vieno ir tęstinio pažeidimo epizodą, susijusį su atsisakymu mokėti komisinius. Taigi šiam prieštaravimui reikia pritarti, o ginčijamo sprendimo rezoliucinės dalies 1 straipsnį panaikinti tiek, kiek jame pripažįstama ieškovių atsakomybė už tą vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį. Likusią dalį reikia atmesti.

j) Dėl dešimtos dalies, siejamos su klaidomis bendrai vertinant Komisijos pateiktą įrodymų visumą

713 Ieškovės teigia, kad ginčijamame sprendime Komisija išvardijo kelis atskirus, tarpusavyje nesusijusius ir vietinės reikšmės veiksmus, nenagrinėdama objektyvių ryšių tarp jų, todėl padarė klaidą remdamasi nurodyta įrodymų visuma ir nuspręsdama, kad jos dalyvavo vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamosiose dalyse, susijusiose su PKM ir PSM.

714 Kiek tai susiję su ginčijamais bendravimo epizodais nuo 1999 m. gruodžio mėn. iki 2001 m. gruodžio mėn., kai kurie Komisijos surinkti įrodymai sutampa su veiksmais, neturinčiais ryšio su transportu EEE viduje. Kitų epizodų nepakanka siekiant įrodyti, kad ieškovės dalyvavo darant vieną tęstinį pažeidimą, – arba dėl to, kad jie neįrodo bendravimo su kitais vežėjais, arba dėl to, kad jie susiję su faktinėmis aplinkybėmis, priskiriamomis aljanso veiklai, arba dėl to, kad jie nesusiję su vieno ir tęstinio pažeidimo materialine, geografine ir laiko apimtimi. Beje, dauguma pateiktų įrodymų dėl ginčijamų bendravimo epizodų, vykusių nuo 2004 m. gegužės mėn. iki 2006 m vasario mėn., yra nereikšmingi arba susiję su teisėtais veiksmais aljansų viduje ar su veiksmais, kurių reikėjo imtis remiantis vietos teisės aktais. Bet kuriuo atveju kalbama apie kelis atskirus vietinės reikšmės įvykius.

715 Dauguma su PSM susijusių veiksmų yra atlikti iki 2004 m. gegužės mėn. Jie neturi ryšio su transportu EEE viduje, yra susiję su faktinėmis aplinkybėmis, priskiriamomis aljanso veiklai arba kurioms taikomi vietos teisės aktai, arba neįrodo, jog ieškovės bendravo su kitais vežėjais. Vienintelė vėlesnė už 2004 m. gegužės mėn. faktinė aplinkybė susijusi su teisėtais veiksmais aljanso viduje.

716 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

717 Šioje dalyje ieškovės iš esmės teigia, kad remiantis šio pagrindo pirma–devinta dalimis galima teigti, kad ginčijamo sprendimo 791 ir 792 konstatuojamosiose dalyse Komisijos nurodytas bendrai vertinamas požymių rinkinys neleidžia įrodyti, kad jos dalyvavo su PKM ir STS susijusiose vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamosiose dalyse.

718 Šiuo atveju, pirma, dėl su PKM susijusių veiksmų reikia pažymėti, kad išnagrinėjus šio pagrindo pirmą–devintą dalis darytina išvada, kad iš keturiasdešimties ginčijamų bendravimo epizodų, kuriais rėmėsi Komisija, tik šeši turi būti pašalinti iš ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje nurodyto požymių rinkinio. Čia turimi omenyje ginčijamo sprendimo196, 223, 406, 415, 443 ir 517 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai.

719 Šiuo klausimu, pirma, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 223 ir 517 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai priskiriami prie trylikos ginčijamų bendravimo epizodų, kuriais rėmėsi Komisija, nuspręsdama, kad WOW aljanso nariai, tarp kurių yra ieškovės, diskutavo dėl PKM taikymo. Tačiau, kaip galima teigti remiantis šio pagrindo antra–ketvirta dalimis, vienuolikos likusių bendravimo epizodų pakanka tai išvadai pagrįsti.

720 Antra, reikia konstatuoti, kad ginčijamo sprendimo 443 konstatuojamojoje dalyje nurodytas bendravimo epizodas priskiriamas prie trijų ginčijamų bendravimo epizodų, kuriais rėmėsi Komisija, nuspręsdama, kad ieškovės bendravo elektroniniais laiškais su ACCS nariais, taip atskleisdamos veiksmus, kurių šie ketino imtis, ir būsimus jų pranešimus. Tačiau, kaip galima teigti remiantis šio pagrindo šeštoje dalyje išdėstytu ketvirtu prieštaravimu, dviejų likusių bendravimo epizodų pakanka tai išvadai pagrįsti.

721 Trečia, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 196, 406 ir 415 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai patenka tarp aštuonių ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje nurodytų ginčijamo bendravimo epizodų, kuriais grindžiamas konstatavimas, jog „beje, yra dar ir kitų bendravimo su konkurentais įrodymų“. Remiantis tuo, kad vartojamas žodis „beje“, galima teigti, jog tai yra perteklinis konstatavimas. Taigi, net jeigu neatsižvelgus į ginčijamo sprendimo 196, 406 ir 415 konstatuojamosiose dalyse nurodytus

bendravimo epizodus tame konstatavime būtų padaryta klaida, tai neturėtų įtakos ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje nurodyto požymių rinkinio pajėgumui įrodyti, jei reikėtų, ieškovių dalyvavimą su PKM susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje.

722 Bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti remiantis šio pagrindo šeštos–aštuntos dalių analize, kitų penkių ginčijamo bendravimo epizodų, kuriais grindžiamas konstatavimas, jog, „beje, yra dar ir kitų bendravimo su konkurentais įrodymų“, pakanka tam konstatavimui pagrįsti.

723 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 196, 223, 406, 415, 443 ir 517 konstatuojamosiose dalyse nurodyti bendravimo epizodai vyko laikotarpiais, dėl kurių Komisija turi kitų įrodymų, pagrindžiančių ieškovių dalyvavimą su PKM susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje, kaip galima teigti konkrečiai remiantis ginčijamo sprendimo 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 ir 546 konstatuojamosiomis dalimis.

724 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad ieškovių argumentai šiai daliai pagrįsti nepaneigia ginčijamo sprendimo 791 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateikto įrodymų rinkinio jų dalyvavimui su PKM susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje įrodyti.

725 Antra, dėl su PSM susijusių veiksmų reikia konstatuoti, kad ieškovės šiai trečiojo pagrindo daliai pagrįsti iš esmės pakartojo tuos pačius argumentus, kuriais buvo grindžiamos devynios pirmosios dalys, kiek jie susiję su vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamąja dalimi dėl PSM. Tačiau tie argumentai buvo atmesti.

726 Beje, dėl ginčijamo sprendimo 618 ir 620 konstatuojamosiose dalyse nurodytų elektroninių laiškų šio sprendimo 338–344 punktuose buvo konstatuota, kad jie yra ne tiesioginiai ieškovių dalyvavimo su PSM susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje įrodymai, o tik požymiai, kurie turi būti vertinami kartu su kitais ginčijamo sprendimo 792 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateiktais duomenimis. Ginčijamo sprendimo 618 ir 620 konstatuojamosiose dalyse nurodyti elektroniniai laiškai priskiriami prie ginčijamo sprendimo 792 konstatuojamojoje dalyje nurodytų devynių ginčijamų bendravimo epizodų, kuriais grindžiamas konstatavimas, jog ieškovės derino PSM dydį su WOW aljanso nariais. Visa tai papildo to sprendimo 673 konstatuojamojoje dalyje nurodytas bendravimo epizodas. Tačiau, kaip galima teigti remiantis ketvirta, šešta ir aštunta šio pagrindo dalimis, šių bendravimo epizodų pakako pagrįsti konstatavimui, kad WOW aljanso nariai tarpusavyje derino PSM dydį.

727 Taigi ieškovių pateikti argumentai neleidžia paneigti ginčijamo sprendimo 792 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateikto įrodymų rinkinio, kuriuo grindžiamas jų dalyvavimas su PSM susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje.

728 Taigi šią dalį reikia atmesti ir dėl tos priežasties pripažinti, kad, nepaisant šio sprendimo 562 punkte konstatuotų klaidų dėl jų dalyvavimo Tailande nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. derinant PKM, o 712 punkte – dėl dalyvavimo su atsisakymu mokėti komisinius susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje, šiame pagrinde ieškovės vis dėlto neįrodė, kad Komisija padarė klaidą, nustatydama jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą mastą.

4. Dėl ketvirtojo pagrindo, susijusio su SESV 266 straipsnio, pagal Chartijos 17 straipsnį saugomos teisės į nuosavybę ir pareigos motyvuoti pažeidimu

729 Ketvirtąjį pagrindą, kuriame ieškovės teigia, kad ginčijamame sprendime yra vidinių nenuoseklumų, sudaro trys dalys, iš kurių pirmoji siejama su SESV 266 straipsnio pažeidimu, antroji – su pagal Chartijos 17 straipsnį saugomos teisės į nuosavybę pažeidimu, o trečioji – su pareigos motyvuoti pažeidimu.

a) Dėl pirmos dalies, susijusios su SESV 266 straipsnio pažeidimu

730 Ieškovės kaltina Komisija, kad ši pažeidė SESV 266 straipsnį, nes nesiėmė priemonių, kad būtų įvykdytas 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimas *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990). Taigi ginčijamame sprendime yra tų pačių nenuoseklumų, kokius Bendrasis Teismas konstatavo tame sprendime, tarp, viena vertus, teiginio, kad egzistuoja vienas ir tęstinis pažeidimas, ir, kita vertus, prieštaringų konstatavimų dėl įvairių vežėjų, dalyvavusių darant pažeidimą, atsakomybės. Šiuo klausimu ieškovės nurodo skirtingas išvadas, kurias Komisija padarė dėl 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. įvykusio susirašinėjimo elektroniniais laiškais, kuriuo remdamasi ji nustatė jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžią, tačiau, kiek tai susiję su dviem kitais tame susirašinėjime elektroniniais laiškais dalyvavusiais vežėjais, tokios jų dalyvavimo pradžios nenustatė.

731 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

732 Remiantis SESV 266 straipsniu, panaikintą teisės aktą priėmusi institucija privalo imtis būtinų priemonių sprendimui dėl panaikinimo įvykdyti. Ši pareiga taikoma tik tiek, kiek reikalinga sprendimui dėl panaikinimo įvykdyti (2007 m. lapkričio 29 d. Sprendimo *Italija / Komisija*, C-417/06 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2007:733, 52 punktas).

733 Remiantis suformuota jurisprudencija, siekdama laikytis sprendimo dėl panaikinimo ir visiškai jį įvykdyti, atitinkama institucija privalo atsižvelgti ne tik į sprendimo rezoliucinę dalį, bet ir į ją pagrindžiančius motyvus, kurie yra būtinas jos pagrindas ir kurie reikalingi siekiant nustatyti tikslią rezoliucinėje dalyje priimto sprendimo reikšmę (1988 m. balandžio 26 d. Sprendimo *Asteris ir kt. / Komisija*, 97/86, 99/86, 193/86 ir 215/86, EU:C:1988:199, 27 punktas ir 2003 m. kovo 6 d. Sprendimo *Interporc / Komisija*, C-41/00 P, EU:C:2003:125, 29 punktas).

734 Pagal SESV 266 straipsnį suinteresuotosios institucijos reikalaujama bet kuriame teisės akte, skirtame pakeisti panaikintam aktui, vengti tų pačių pažeidimų, kurie buvo nustatyti sprendime dėl panaikinimo (šiuo klausimu žr. 2004 m. balandžio 29 d. Sprendimo *IPK-München / Komisija*, C-199/01 P ir C-200/01 P, EU:C:2004:249, 83 punktą).

735 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendime *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990) Bendrasis Teismas konstatavo, kad 2010 m. lapkričio 9 d. sprendime yra prieštaravimų tarp jo motyvų ir rezoliucinės dalies, nes motyvuose aprašomas vienintelis vienas ir tęstinis pažeidimas, susijęs su visais kartelio apimamais maršrutais, kurį darant dalyvavo 21 adresatas, ir jiems buvo skirtas 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimas, o rezoliucinėje dalyje buvo kalbama arba apie keturis skirtingus vienus ir tęstinius pažeidimus, arba apie vienintelį vieną ir tęstinį pažeidimą, už kurį atsakomybė priskirta tik vežėjams, kiek tai susiję su 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo 1–4 straipsniuose nurodytais maršrutais, tiesiogiai dalyvavusiems neteisėtuose veiksmuose, nurodytuose kiekviename iš tų straipsnių, arba žinojusiems apie slaptą susitarimą dėl šių maršrutų ir pasirengusiems už jį prisiimti riziką (žr. šio sprendimo 17 punktą).

736 Be to, Bendrasis Teismas nusprendė, kad 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo motyvuose buvo didelių vidinių prieštaravimų, nes juose buvo vertinimų, sunkiai suderinamų su vienu ir tęstiniu pažeidimu visuose rezoliucinėje dalyje nurodytuose maršrutuose, kaip jis aprašytas tuose motyvuose (2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija*, T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990, 75 punktas). Viename iš tų vertinimų buvo nustatyta, kad tam tikrų vežėjų dalyvavimas darant vieną ir tęstinį pažeidimą prasidėjo 2004 m. gegužės 1 d., nes jie negalėjo būti pripažinti atsakingi už pažeidimą, kiek tai susiję su maršrutais EEE, o Reglamentas Nr. 1/2003 jų vykdomiems maršrutams pradėtas taikyti tik nuo šios datos (2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija*, T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990, 76 punktas).

737 Šioje byloje ieškovės nepateikia jokio argumento, kuriuo būtų galima įrodyti, kad pirma nurodyti prieštaravimai vėl buvo padaryti ginčijamame sprendime. Jos tik pažymi, kad jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžia buvo nustatyta remiantis 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. susirašinėjimu elektroniniais laiškais, skirtingai nuo kitų vežėjų, kurie taip pat dalyvavo susirašinėjant. Jos nenurodo, kaip ši aplinkybė patvirtina, jog ginčijamame sprendime palikti 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendime *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990) nustatyti prieštaravimai, ir, konkrečiai kalbant, kaip ta aplinkybė prieštarauja konstatavimui, kad buvo padarytas vienas ir tęstinis pažeidimas, susijęs su visais į kartelio apimtį patenkančiais pažeidimais, kuriuose dalyvavo visi vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai.

738 Beje, priešingai, nei teigia ieškovės, 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990) 85 punkte Bendrasis Teismas nepripažino, kad Komisija nepakankamai motyvavo 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimą, nurodžiusi, kad 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. susirašinėjimas elektroniniais laiškais buvo ieškovių, o ne kitų susirašinėjime dalyvavusių vežėjų dalyvavimo įrodymas. Tame punkte Bendrasis Teismas nagrinėjo, kokias pasekmes sukeltų 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo prieštaravimai, jeigu jo rezoliucinė dalis būtų aiškinama taip, kad joje aprašomi keturi skirtingi vieni ir tęstiniai pažeidimai. Šiuo klausimu ieškovių teiginį dėl neva diskriminuojamojo Komisijos požiūrio į 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. susirašinėjimą elektroniniais laiškais Bendrasis Teismas nurodė tik siekdamas apibūdinti tų prieštaravimų pasekmes. Iš tiesų, kaip 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-56/11, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:990) 85 punkte iš esmės pažymi Bendrasis Teismas, dėl tų prieštaravimų ieškovės neteko galimybės suprasti, ar joms buvo taikomas skirtingas požiūri, nei kitiems 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo adresatams, dalyvavusiems aptariamame susirašinėjime elektroniniais laiškais, nes pastarieji nevykdė tam tikrų maršrutų.

739 Taigi ieškovės neįrodė, kad ginčijamame sprendime padarytas SESV 266 straipsnio pažeidimas. Dėl tos priežasties šią dalį reikia atmesti.

b) Dėl antros dalies, siejamos su pagal Chartijos 17 straipsnį saugomos teisės į nuosavybę pažeidimu

740 Ieškovės teigia, kad Komisija jų atžvilgiu veikė savavališkai ir selektyviai, taip pažeisdama Chartijos 17 straipsnyje įtvirtintą teisę į nuosavybę, kuri remiantis Chartijos 52 straipsnio 3 dalimi, turėtų turėti tokią pat prasmę ir būti tokios pat apimties kaip EŽTK papildomo protokolo Nr. 1 1 straipsnis. Skyrus joms baudą, būtų nepagrįstai pažeista jų teisė į nuosavybę dėl to skyrimo savavališkumo ir nenuoseklumo, nes Komisija nenustatė tam tikrų pažeidėjų atsakomybės arba ją nustatė už trumpesnį laikotarpį.

741 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

742 Kaip pažymėta šio sprendimo 424 punkte, aplinkybė, kad panašioje į ieškovės padėtyje esanti įmonė Komisijos nebuvo apkaltina dariusi pažeidimą, nesuteikia galimybės paneigti, kad ieškovė padarė tą pažeidimą, jeigu tas pažeidimas buvo tinkamai įrodytas, juo labiau kad į Sąjungos teismą nesikreipta dėl tos kitos įmonės padėties. Taip pat yra ir tuo atveju, kai suinteresuotoji įmonė remiasi aplinkybe, kad įmonei, kuri neva yra panašioje padėtyje, nebuvo skirta sankciją už dalį jos dalyvavimo darant pažeidimą (šiuo klausimu žr. 2017 m. kovo 9 d. Sprendimo *Samsung SDI ir Samsung SDI (Malaysia) / Komisija*, C-615/15 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2017:190, 38 punktą).

743 Vis dėlto šioje dalyje vėl remdamosi Komisijos pateiktais 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroninių laiškų vertinimais ieškovės būtent prieštarauja Komisijai, kad ši veikė savavališkai, nes nenustatė tam tikrų vieno ir tęstinio pažeidimo dalyvių atsakomybės arba ją nustatė už trumpesnį laikotarpį. Taigi šią dalį reikia atmesti.

744 Bet kuriuo atveju, kiek tai susiję su aplinkybe, kad Komisija nenustatė tam tikrų vieno ir tęstinio pažeidimo dalyvių atsakomybės, reikia priminti, kad, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 463 punktu, galimybė įrodyti įmonės dalyvavimą darant pažeidimą priklauso, kaip teisingai pažymi Komisija, nuo visų prieš ją sutrinktų įrodymų. Remiantis šio sprendimo 464 punktu taip pat galima teigti, kad Komisija pagrįstai nurodė, kad „nebūtinai suteikia tokią pačią vertę kiekvienai konstatuojamajai daliai ir kiekvienam atskiram joje pateiktam įrodymui“ ir kad „konstatuojamosios dalys, į kurias buvo pateiktos nuorodos, veikiau yra dalis bendros įrodymų visumos, kuria ji rėmėsi, ir turi būti vertinamos atsižvelgiant į tokį kontekstą“. Tuo remiantis darytina išvada, jog to, kad įmonė, kuriai prieštaravimai nepateikti arba pateikti lengvesni prieštaravimai, paminėta tam tikruose prieš Komisijos nubaustas įmones nukreiptuose dokumentuose, nepakanka pripažinti, kad ta įmonė yra panašioje padėtyje, kurioje yra nubaustos įmonės, kiek tai susiję su jų atsakomybe už nagrinėjamą pažeidimą.

745 Darytina išvada, kad ginčijamas sprendimas nėra savavališkas ir kad Komisija galėjo nuspręsti, jog ginčijamų bendravimo epizodų, kuriuose dalyvavo ieškovės, visumos vertinimo pakako joms pateikti prieštaravimus ir konstatuoti, kad nebuvo pakankamai įtikinamos įrodymų visumos, kad būtų galima pateikti prieštaravimus kai kuriuose iš tų bendravimo epizodų dalyvavusiems vežėjams, kuriems nepateikti prieštaravimai.

746 Taip pat dėl skirtumų tarp Komisijos nustatytų ieškovių ir kitų dviejų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavusių susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais, dalyvavimo darant pažeidimą pradžios datų reikia priminti, kad įmonės dalyvavimo darant pažeidimą pradžios datos nustatymas gali priklausyti nuo įrodymų visumos, surinktos tuo pat metu, anksčiau ar iki aptariamos datos (šiuo klausimu žr. 2015 m. birželio 16 d. Sprendimo *FSL ir kt. / Komisija*, T-655/11, EU:T:2015:383, 178 punktą).

747 Taigi ir šiuo atveju ginčijamas sprendimas nėra savavališkas, o Komisija jame galėjo nuspręsti, kad visi tuo pat metu surinkti įrodymai buvo pakankami, kad *SAS Consortium* būtų galima pateikti prieštaravimus nuo 1999 m. gruodžio 13 d., ir kad tokios įrodymų visumos trūko siekiant nuo tos pačios datos pateikti prieštaravimus dviem kitiems vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, taip pat dalyvavusiems susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais.

748 Taigi negalima priekaištauti Komisijai, kad ši nustatė skirtingas, viena vertus, ieškovių ir, kita vertus, dviejų kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžios datas, nors visi tie vežėjai dalyvavo susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais.

749 Be to, kaip teisingai pažymi Komisija, kuriai niekas šiuo klausimu neprieštarauja, dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžios datos kiekvieno iš trijų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, atveju sutampa su jų išsiųstų pirmųjų elektroninių laiškų, dėl kurių pateikti prieštaravimai, datomis (žr. ginčijamo sprendimo 135 ir 161 konstatuojamąsias dalis), o ieškovės, kiek tai su jomis susiję, išsiuntė 1999 m. gruodžio 13 d. elektroninį laišką. Tuo remiantis galima teigti, kad šiuo atveju Komisijos nustatytos skirtingos dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą datos yra objektyviai pagrįstos. Dėl šios priežasties reikia pripažinti, kad Komisija šiuo atveju savavališkų veiksmų nesiėmė.

750 Tuo remiantis darytina išvada, kad su teisės į nuosavybę pažeidimu siejamas prieštaravimas, kuris visas buvo grindžiamas neva šališku ir nenuosekliu persekiojimu šioje byloje, turi būti atmestas.

751 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šią dalį reikia atmesti.

c) Dėl trečios dalies, susijusios su pareigos motyvuoti pažeidimu

752 Ieškovės iš esmės teigia, kad Komisija nepakankamai motyvuoja sprendimą, viena vertus, nepripažinti tam tikrų vieną ir tęstinį pažeidimą dariusių vežėjų atsakomybės ir, kita vertus, nustatyti skirtingą kitų susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais dalyvavusių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžios datą.

753 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

754 Šiuo klausimu, viena vertus, dėl Komisijos sprendimo nepripažinti tam tikrų pažeidimą dariusių vežėjų atsakomybės reikia priminti, kad Komisija neturi jokios pareigos ginčijamame sprendime nurodyti priežastis, dėl kurių kiti vežėjai nebuvo pripažinti atsakingi už vieną ir tęstinį pažeidimą. Iš tiesų pareiga motyvuoti aktą negali apimti institucijos, kuri yra jo autorė, pareigos nurodyti motyvų, kodėl ji nepriėmė kitų panašių aktų, skirtų trečiosioms šalims (2004 m. liepos 8 d. Sprendimo *JFE Engineering / Komisija*, T-67/00, T-68/00, T-71/00 ir T-78/00, EU:T:2004:221, 414 punktas).

755 Vis dėlto šiuo atveju ieškovės remiasi būtent tuo, kad Komisija nepaaiškino, kodėl įmonės, kurios buvo panašioje į jos padėtyje, nebuvo pripažintos atsakingos už vieną ir tęstinį pažeidimą.

756 Tuo remiantis darytina išvada, kad šiam argumentui pritarti negalima.

757 Kita vertus, dėl pareigos motyvuoti pažeidimo dėl to, kad susirašinėjimui 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais buvo taikomas neva skirtingas požiūris, reikia pažymėti, kad ginčijamo sprendimo 1169 konstatuojamojoje dalyje Komisija nustatė, kad ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžios data yra 1999 m. gruodžio 13 d. Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje ji nustatė, kad kitų dviejų susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais dalyvavusių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavimo pradžios datos atitinkamai yra 2000 m. rugsėjo 21 d. ir 1999 m. gruodžio 14 d.

758 Kaip nurodyta šio sprendimo 749 punkte, remiantis ginčijamu sprendimu galima teigti, kad kiekvieno iš trijų susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais dalyvavusių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, atveju šios datos sutampa su jų išsiųstų elektroninių laiškų, dėl kurių pateikti prieštaravimai, išsiuntimo datomis. Ginčijamo sprendimo 1148 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė tuos elektroninius laiškus. Kiek tai susiję su ieškovėmis, tai yra ginčijamo sprendimo 135 ir 790–792 konstatuojamosiose dalyse nurodyti elektroniniai laiškai. Kiek tai susiję su kitais dviem susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais dalyvavusiais vežėjais, kuriems pateikti prieštaravimai, – tai atitinkamai ginčijamo sprendimo 161 ir 717–720 bei 135 ir 773–777 konstatuojamosiose dalyse nurodyti elektroniniai laiškai.

759 Dėl tos priežasties teiginį, kad Komisija nepakankamai motyvavo sprendimą nustatyti skirtingą visų trijų susirašinėjime 1999 m. gruodžio 13 ir 14 d. elektroniniais laiškais dalyvavusių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą pradžios datą, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

760 Remiantis tuo, kas išdėstyta, šią dalį ir dėl to priežasties – visą ketvirtąjį pagrindą reikia atmesti.

5. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo klaidomis nustatant ieškovėms skirtos baudos dydį

761 Ieškovės penktąjį pagrindą pateikia papildomai, jeigu Bendrasis Teismas nuspręstų, kad Komisija turėjo teisę joms skirti baudą. Šį pagrindą ieškovės skirsto iš esmės į penkias dalis, iš kurių pirmoji susijusi su klaidomis nustatant pardavimų vertę, antroji – su klaidomis nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą, trečioji – su klaidomis nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo trukmę, ketvirtoji – su klaidomis taikant 2006 m. gairių 28 punktą dėl recidyvo, o penktoji – su klaidomis vertinant lengvinančias aplinkybes.

a) Dėl pirmos dalies, susijusios su klaidomis nustatant pardavimų vertę

762 Ieškovės teigia, kad Komisija pažeidė 2006 m. gairių 13 punktą, nes į pardavimų vertę įtraukė tam tikrus jų pardavimus, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu. Pirma, tai pardavimai maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, antra – pardavimai „už EEE ribų“, trečia – pardavimai maršrutuose, nesusijusiuose su vietinės reikšmės atskirais įvykiais, kuriuose ieškovės dalyvavo „saujelėje maršrutų“, ir, ketvirta – sumos, susijusios su krovinių vežimo paslaugų, išskyrus PKM ir PSM, kainų sudedamosiomis dalimis.

763 2006 m. gairių 13 punktas suformuluotas taip:

„Siekdama nustatyti bazinį skirtinos baudos dydį Komisija remsis tiesiogiai ar netiesiogiai su pažeidimu susijusių įmonės prekių ar paslaugų pardavimo verte atitinkamame geografiniame EEE teritorijos sektoriuje. Paprastai Komisija remsis pilnų [nepertraukiamų] paskutinių įmonės dalyvavimo pažeidime [darant pažeidimą] metų pardavimo rezultatais.“

764 Kaip galima teigti remiantis jurisprudencija, šia dalimi siekiama nustatyti, kad įmonei skirtos baudos apskaičiavimo atskaitos taškas yra dydis, kuris atspindi pažeidimo ekonominę svarbą ir šios įmonės santykinę reikšmę darant šį pažeidimą (2014 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Guardian Industries ir Guardian Europe / Komisija*, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 57 punktas ir 2016 m. birželio 28 d. Sprendimo *Portugal Telecom / Komisija*, T-208/13, EU:T:2016:368, 237 punktas).

765 Taigi, nors pardavimo vertė, kaip ji suprantama pagal tą punktą, žinoma, negali būti išplėsta taip, kad apimtų aptariamos įmonės pardavimus, kurie nepriskiriami prie nagrinėjamo kartelio, dėl kurio jai prieštaraujama, šia nuostata siekiamam tikslui vis dėlto būtų pakenkta, jeigu ta sąvoka būtų aiškinama kaip susijusi tik su apyvarta, gauta vien iš tų pardavimų, dėl kurių įrodyta, kad juos realiai paveikė šis kartelis (2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Team Relocations ir kt. / Komisija*, C-444/11 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2013:464, 76 punktas ir 2018 m. vasario 1 d. Sprendimo *Panalpina World Transport (Holding) ir kt. / Komisija*, C-271/16 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2018:59, 30 punktas).

766 Galiausiai dėl tokio ribojimo būtų dirbtinai sumažinta konkrečios įmonės padaryto pažeidimo ekonominė svarba, nes vien dėl to, kad rasta mažai kartelio tikrai paveiktų pardavimų tiesioginių įrodymų, galiausiai reikėtų skirti baudą, realiai nesusijusią su nagrinėjamo kartelio mastu. Dėl tokio paslapčių saugojimo būtų pakenkta ir tikslui veiksmingai persekioti už SESV 101 straipsnio pažeidimus ir skirti už juos veiksmingą sankciją, todėl jam negalima pritarti (2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Team Relocations ir kt. / Komisija*, C-444/11 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2013:464, 77 punktas).

767 Atsižvelgiant būtent į šiuos argumentus reikia išanalizuoti visas keturias klaidas, kurios, ieškovių teigimu, padarytos ginčijamame sprendime nustatant pardavimų vertę.

1) Dėl apyvartos, gautos iš krovinių vežimo paslaugų maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, įtraukimo į pardavimų vertę

768 Ieškovės priekaištauja Komisijai, kad ši į pardavimų vertę įtraukė krovinių vežimo paslaugų pardavimus maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, dėl kurių Komisija neturi kompetencijos konstatuoti konkurencijos taisyklių pažeidimą ir skirti už jį sankciją.

769 Komisija atsako, kad ieškovių argumentai grindžiami klaidingu ginčijamo sprendimo aiškinimu, kuriuo remiantis EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimas buvo konstatuotas maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos. Komisija taip pat teigia, kad ieškovių argumentai yra visiškai abstraktūs, nes juose nenurodyta, ar jos vykdė tuos maršrutus, ir nepatikslinta, jei reikia, kokią apyvartos dalį jos gauna iš tų maršrutų.

770 Dublike Komisija priduria, kad ieškovių pardavimai maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, buvo tokio mažo dydžio, kad jų pašalinimas iš pardavimų vertės neturėtų jokio poveikio baudos dydžiui.

771 Remiantis šio sprendimo 763–766 punktais galima teigti, kad pardavimų vertė negali apimti pardavimų, kurie nėra tiesiogiai ar netiesiogiai susiję su nagrinėjamo pažeidimo apimtimi.

772 Šiuo klausimu šio sprendimo 251 punkte buvo konstatuota, kad ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 3 punkte Komisija nepriskyrė ieškovėms atsakomybės už EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos. Šie maršrutai nebuvo priskiriami vienam ir tęstiniam pažeidimui. Tie pardavimai nebuvo susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, kaip tai suprantama pagal 2006 m. gairių 13 punktą, ir dėl to negalėjo būti įtraukti į pardavimų vertę.

773 Vis dėlto atsakydama į Bendrojo Teismo raštu ir žodžiu pateiktus klausimus Komisija pripažino, kad į pardavimų vertę įtraukė 262 084 eurus už 2005 m. ieškovės įvykdytus krovinių vežimo paslaugų pardavimus maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

774 Darytina išvada, kaip Komisija pripažino per teismo posėdį, kad nustatant pardavimų vertę ginčijamame sprendime padaryta klaida, nes į ją įtraukti šie pardavimai.

2) Dėl apyvartos, gautos iš pardavimų „už EEE ribų“, įtraukimo į pardavimų vertę ir dėl bendro sumažinimo 50 %

775 Ieškovės priekaištauja Komisijai, kad ši į pardavimų vertę įtraukė iš pardavimų už EEE ribų gautą apyvartą, kitaip tariant, pardavimus, kurie nebuvo tiesiogiai ar netiesiogiai susiję su pažeidimu ir kurie nebuvo vykdomi nagrinėjamame geografiniame EEE teritorijos sektoriuje, kaip tai suprantama pagal 2006 m. gairių 13 punktą. Jų teigimu, nepakako vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, pritaikyti bendrą sumažinimą 50 %, kad būtų atsižvelgta į tai, jog atvykstamosios ir išvykstamosios paslaugos buvo iš dalies teikiamos už EEE ribų ir kad dalis kartelio, kiek jis susiję su tais maršrutais, padarytos žalos pasireiškė už EEE ribų.

776 Komisijos veiksmai yra netikslūs, turi savavališkumo požymių ir yra nepakankamai motyvuoti. Ieškovių manymu, Komisija aiškiai nenustatė atvykstamųjų ir išvykstamųjų paslaugų ar už EEE ribų galbūt padarytos žalos dalies. Ginčijamame sprendime nepateikta jokios vietos, kurioje padaryta žala, ar vietos, kurioje aptariamos paslaugos buvo teikiamos, analizės. Konkrečiai kalbant, Komisija negalėjo tvirtinti, kad iš krovinių vežimo atvykstamųjų paslaugų gauta apyvarta yra lygiavertė apyvartai, gautai iš išvykstamųjų paslaugų pardavimo, nes ji žinojo, kad atvykstamuosiuose maršrutuose ieškovių generuojamos pajamos buvo gerokai didesnės už pajamas, gaunamas iš išvykstamųjų maršrutų.

777 Ginčijamame sprendime taip pat nepateikiama analizės, kuria būtų siekiama nustatyti, ar veiksmai, kurių imtasi nesilaikant 2006 m. gairių 13 punkto, galėjo lemti vienodą požiūrį į visus vežėjus.

778 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

779 Iš pradžių reikia pažymėti, kad ieškovės tiksliai nenurodo pardavimų, kurie, jų teigimu, buvo „įvykdyti už EEE ribų“. Vis dėlto reikia pažymėti, kad dėstydamos antrąjį pagrindą ieškovės tvirtino, kad krovinių vežimo paslaugų pardavimai buvo „tvarkomi vietos lygmeniu“ ir kad „ekspeditorių ir vežėjų bendravimas vyko [maršruto] išvykimo vietoje“, nes vežėjai galėtų patenkinti ekspeditorių reikalavimus tik tuo atveju, jei galėtų prekes vežti iš tos vietos.

780 Reikia konstatuoti, kad išvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų išvykimo vieta pagal nutylėjimą yra EEE teritorijoje. Atvirkščiai, atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų išvykimo vieta pagal nutylėjimą yra už EEE ribų. Taigi ieškovių nuorodą į pardavimus „už EEE ribų“ reikia suprasti kaip atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimą.

781 Išsiaiškinus šį aspektą, reikia priminti, kad 2006 m. gairių 13 punkte nustatyta, jog suinteresuotosios įmonės prekių ar paslaugų pardavimo apyvarta įtraukiama į pardavimo vertę, jeigu tas pardavimas buvo „tiesiogiai ar netiesiogiai susijęs su pažeidimu ir įvykdytas atitinkamame geografiniame EEE teritorijos sektoriuje“.

782 Taigi 2006 m. gairių 13 punkte nekalbama nei apie „suderėtus pardavimus“, nei apie „pardavimus, už kuriuos išrašytos sąskaitos“ EEE teritorijoje, o tik apie EEE „įvykdytą pardavimą“. Tuo remiantis darytina išvada, kad tame punkte nedraudžiama Komisijai atsižvelgti į pardavimus klientams, įsisteigusiems už EEE teritorijos ribų, ir juo labiau nereikalaujama atsižvelgti į EEE teritorijoje suderėtus pardavimus ar į pardavimus, už kuriuos išrašytos sąskaitos. Priešingu atveju pakaktų,

kad darant pažeidimą dalyvaujanti įmonė susiderėtų dėl pardavimo su klientų patronuojamosioms įmonėms, esančioms už EEE ribų, arba išrašytų sąskaitas už jį, kad į tokį pardavimą nebūtų atsižvelgta apskaičiuojant galimos baudos, kuri dėl tos priežasties būtų gerokai mažesnė, dydį (šiuo klausimu žr. 2017 m. kovo 9 d. Sprendimo *Samsung SDI ir Samsung SDI (Malaysia) / Komisija*, C-615/15 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2017:190, 55 punktą).

783 Dėl sąvokos „pardavimas <…> įvykdytas EEE teritorijoje“ aiškinimo, kurį ieškovės grindžia Komisijos sprendimu byloje COMP/39.406 – Jūrinės žarnos, pakanka priminti, kad ankstesnė Komisijos sprendimų praktika savaime nėra baudų konkurencijos srityje teisinis pagrindas dėl to, kad tas pagrindas nustatytas tik Reglamente Nr. 1/2003 ir 2006 m. gairėse (žr. 2011 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Alliance One International / Komisija*, T-25/06, EU:T:2011:442, 242 punktą ir nurodytą jurisprudenciją), ir dėl to, kad bet kuriuo atveju neįrodyta, kad bylos, kurioje priimtas tas sprendimas, faktinės aplinkybės, kaip antai rinkos, prekės, šalys, įmonės ir nagrinėjami laikotarpiai, buvo panašios į šioje byloje nagrinėjamas aplinkybes (šiuo klausimu žr. 2012 m. birželio 29 d. Sprendimo *E.ON Ruhrgas ir E.ON / Komisija*, T-360/09, EU:T:2012:332, 262 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

784 Ta sąvoka turi būti aiškinama atsižvelgiant į 2006 m. gairių 13 punkto tikslą. Kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 764–766 punktais, tas tikslas yra kaip baudų skaičiavimo atskaitos tašką nustatyti dydį, kuris, be kita ko, atspindėtų pažeidimo atitinkamoje rinkoje ekonominę svarbą, nes pasitelkus su pažeidimu susijusias prekes ar paslaugas pasiekta apyvarta yra objektyvus kriterijus, tiksliai parodantis pažeidimo žalos dydį įprastam konkurencijos veikimui (žr. 2016 m. birželio 28 d. Sprendimo *Portugal Telecom / Komisija*, T-208/13, EU:T:2016:368, 236 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

785 Nustatydama, ar pardavimas „įvykdytas <…> EEE teritorijoje“, kaip tai suprantama pagal 2006 m. gairių 13 punktą, Komisija privalo pasirinkti kriterijų, kuris atspindėtų tikrąją padėtį rinkoje, t. y. tokį kriterijų, kuris tiksliausiai apibrėžtų kartelio pasekmes konkurencijai EEE.

786 Ginčijamo sprendimo 1186 ir 1197 konstatuojamosiose dalyse Komisija nurodė, kad apskaičiuodama pardavimo vertę atsižvelgė į krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvartą maršrutuose EEE, maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos bei EEE, išskyrus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Kaip galima teigti remiantis to sprendimo 1194 konstatuojamąja dalimi, pardavimai maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių bei EEE, išskyrus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, apima ir išvykstamųjų, ir atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimą.

787 Kad pagrįstų šių paslaugų pardavimo sugeneruotos apyvartos įtraukimą į pardavimo vertę, toje pačioje konstatuojamojoje dalyje Komisija kalbėjo apie poreikį atsižvelgti į tų paslaugų „ypatumus“. Ji, be kita ko, pažymėjo, kad vienas ir tęstinis pažeidimas susijęs su tomis paslaugomis ir kad „antikonkurenciniai susitarimai gali turėti neigiamą poveikį vidaus rinkai, kiek tai su jais susiję“.

788 Vis dėlto, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 156–237 punktais, ir, priešingai, nei teigia ieškovės, buvo galima numatyti, kad vienas ir tęstinis pažeidimas, įskaitant ir tai, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, turės esminį ir tiesioginį poveikį vidaus rinkoje arba EEE viduje ir taip galės pakenkti įprastam konkurencijos veikimui EEE teritorijoje. Ginčijamo sprendimo 1194 ir 1241 konstatuojamosiose dalyse Komisija vis dėlto pripažino, kad dalis „žalos“ dėl ginčijamų veiksmų maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių gali pasireikšti už EEE teritorijos ribų. Ji

taip pat pažymėjo, kad dalis tų paslaugų buvo teikiama už EEE ribų. Dėl tos priežasties ji rėmėsi 2006 m. gairių 37 dalimi ir, kiek tai susiję su maršrutais tarp EEE ir trečiųjų šalių, vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, pritaikė 50 % bazinio baudos dydžio sumažinimą.

789 Tokiomis aplinkybėmis tvirtinimas, kad į pardavimo vertę Komisija negalėjo įtraukti 50 % šiuose maršrutuose sugeneruotos apyvartos, reikštų, kad jai būtų uždrausta apskaičiuojant baudos dydį atsižvelgti į pardavimą, kuris priskiriamas vienam ir tęstiniam pažeidimui ir kuris gali pakenkti konkurencijos veikimui EEE.

790 Priešingai, nei teigia ieškovės, šis sumažinimas nėra neteisėtas. Kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1241 konstatuojamąja dalimi ir 1536 išnaša, Komisija tą sumažinimą pritaikė remdamasi gairių 37 punktu, pagal kurį jai suteikta teisė nesilaikyti nuo tose gairėse nustatytos bendros metodikos, jeigu tai pateisinama tam tikros bylos ypatumais arba poreikiu pasiekti atgrasymą konkrečioje byloje.

791 Šiuo atveju, kiek tai susiję su sprendimu, kuriuo skiriama bauda, Komisija visų pirma turi nurodyti motyvus dėl skirtos baudos dydžio ir šiuo atveju pasirinkto metodo. Sprendime ji privalo nurodyti vertinimo kriterijus, kurie leido jai nustatyti pažeidimo sunkumą ir trukmę, ir neprivalo pateikti išsamesnės informacijos arba skaičių, susijusių su baudos apskaičiavimo būdu. Vis dėlto ji turi paaiškinti kriterijų, į kuriuos atsižvelgta, lyginamąjį svorį ir įvertinimą (žr. 2017 m. lapkričio 10 d. Sprendimo *Icap ir kt. / Komisija*, T-180/15, EU:T:2017:795, 291 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

792 Tuo atveju, kai Komisija, kaip ir šioje byloje, nusprendžia taikyti 2006 m. gairių 37 punktą ir taip nesilaikyti tose gairėse, kuriose ji apribojo savo diskreciją nustatant baudų dydį, įtvirtintos bendros metodikos, reikalavimas motyvuoti taikomas dar griežčiau. Šis motyvavimas turi būti dar tikslesnis dėl to, kad tame punkte daroma aptaki nuoroda į „tam tikros bylos ypatumus“, taigi Komisijai paliekama plati diskrecija taikyti išimtinį atitinkamų įmonių bazinių baudų dydžių koregavimą. Iš tiesų tokiomis aplinkybėmis yra dar svarbiau, kad Komisija administracinėse procedūrose laikytųsi Sąjungos teisės sistemoje nustatytų garantijų, įskaitant pareigą motyvuoti (2016 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Printeos ir kt. / Komisija*, T-95/15, EU:T:2016:722, 48 punktą).

793 Nagrinėjamu atveju reikia konstatuoti, kad Komisija laikėsi 2006 m. gairėse nustatytos bendros metodikos dėl beveik visų baudos skaičiavimo etapų, o remdamasi tų gairių 37 punktu nuo jų nukrypo tik tam, kad galėtų taikyti bendrą 50 % bazinio dydžio sumažinimą. Priežastys, dėl kurių Komisija nusprendė nukrypti nuo bendros 2006 m. gairių metodikos, kurios laikėsi ankstesniuose bazinio baudos dydžio apskaičiavimo etapuose, nurodytos ginčijamo sprendimo 1194 ir 1241 konstatuojamosiose dalyse. Kaip jau minėta šio sprendimo 788 punkte, tose konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad dalis aptariamų paslaugų buvo teikiama už EEE ribų, o dalis „žalos“ dėl ginčijamo elgesio maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių galėjo pasireikšti už EEE ribų.

794 Vis dėlto pažymėjusi, kad šios aplinkybės pateisina bazinio baudos dydžio sumažinimą 50 % tiek atvykstamiesiems, tiek išvykstamiesiems maršrutams, Komisija pateikė pakankamai motyvų, pagrindžiančių tokį sumažinimą, ir taip leido ieškovėms suprasti taikomos metodikos pagrįstumą, o Bendrajam Teismui – ją patikrinti.

795 Dėl 50 % bendro sumažinimo pagrįstumo reikia pažymėti, kad Komisijos negalima kaltinti savivaliavimu. Iš tiesų taikytą metodą Komisija grindė dviem objektyviais kriterijais (žr. šio sprendimo 793 punktą), kurių galiojimo ieškovės taip ir neužginčijo, t. y. viena vertus, fizinė krovinių vežimo paslaugų teikimo vieta maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių ir, kita vertus, vieno ir tęstinio pažeidimo, kiek jis susijęs su tais maršrutais, padarytos žalos atsiradimo vieta.

796 Kiek tai susiję su tariamai nepateikta tikslia tų vietų analize, reikia pripažinti, kad Komisija galėjo išimties tvarka tikslinti bazinį dydį, nuspręsdama, kad abu nustatyti kriterijai pagrindžia pritaikytą sumažinimą.

797 Ieškovių argumentas, kad jų apyvarta atvykstamuosiuose maršrutuose buvo didesnė nei išvykstamuosiuose, šiuo atveju neturi reikšmės. Iš tiesų, viena vertus, šis argumentas, kuris susijęs išimtinai su individualia ieškovių padėtimi, neįrodo ginčijamo sprendimo 1194 ir 1241 konstatuojamosiose dalyse nustatytų abiejų kriterijų, plačiau susijusių su atvykstamosiomis ir išvykstamosiomis krovinių vežimo paslaugomis ir vieno ir tęstinio pažeidimo, susijusio su tomis paslaugomis, padaryta žala, klaidingumo. Kita vertus, tas argumentas bet kuriuo atveju suponuoja, kad bendras 50 % sumažinimas pritaikytas remiantis prielaida, kad nagrinėjama apyvarta buvo vienodai pasiskirsčiusi tarp atvykstamųjų ir išvykstamųjų maršrutų, nors to negalima teigti remiantis ginčijamu sprendimu.

798 Dėl ieškovių teiginio, kad Komisija vis dėlto turėjo to sumažinimo procentinę dalį nustatyti atsižvelgdama į kiekvieno vežėjo, kuriems pateikti prieštaravimai, apyvartos pasiskirstymą, reikia priminti, kad, nustatant baudos dydį, įmonės, kurios buvo sudariusios susitarimą ar derino veiksmus pažeisdamos SESV 101 straipsnio 1 dalį, negali būti diskriminuojamos taikant skirtingus skaičiavimo metodus (pagal analogiją žr. 2012 m. liepos 19 d. Sprendimo *Alliance One International ir Standard Commercial Tobacco / Komisija ir Komisija / Alliance One International ir kt.*, C-628/10 P ir C-14/11 P, EU:C:2012:479, 58 punktą ir nurodytą teismo praktiką).

799 Jeigu vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, būtų taikomi skirtingi skaičiavimo metodai atsižvelgiant į jų apyvartos pasiskirstymą tarp atvykstamųjų ir išvykstamųjų maršrutų, iš tikrųjų kai kuriems iš jų reikėtų taikyti palankesnį požiūrį remiantis kriterijumi, kuris neturi reikšmės atsižvelgiant į pažeidimo sunkumą ir trukmę (pagal analogiją žr. 2016 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Pilkington Group ir kt. / Komisija*, C-101/15 P, EU:C:2016:631, 66 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

800 Beje, dėl nevienodu požiūriu į vežėjus, kuriems pateikti prieštaravimai ir kurių apyvarta yra didesnė išvykstamuosiuose maršrutuose nei atvykstamuosiuose, grindžiamo ieškovių teiginio reikia priminti, kad pagal vienodo požiūrio principą, kuris yra Chartijos 20 straipsnyje įtvirtintas bendrasis Sąjungos teisės principas, reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (žr. 2014 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Guardian Industries ir Guardian Europe / Komisija*, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 51 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

801 Kadangi ieškovės rėmėsi vienodo požiūrio principu, būtent jos turi tiksliai nurodyti panašias situacijas, kurios, kaip jos mano, buvo vertinamos skirtingai, arba skirtingas situacijas, kurios, kaip jos mano, buvo vertinamos vienodai (šiuo klausimu žr. 2013 m. balandžio 12 d. Sprendimo *Du Pont de Nemours (Prancūzija) ir kt. / Komisija*, T-31/07, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:167, 311 punktą).

802 Vis dėlto šioje byloje ieškovės nenurodė tokių situacijų.

803 Tuo remiantis darytina išvada, kad Komisija galėjo atsižvelgti į 50 % apyvartos, sugeneruotos maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių, kaip į objektyvų veiksnį, teisingai parodantį dėl ieškovių dalyvavimo ginčijamame kartelyje padarytą žalą įprastai konkurencijai, jei ta apyvartos dalis yra su EEE susijusių pardavimų rezultatas (šiuo klausimu žr. 2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *InnoLux / Komisija*, T-91/11, EU:T:2014:92, 47 punktą).

804 Taigi šiuo atveju tokia sąsaja yra kalbant apie atvykstamuosius maršrutus, nes, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1194 ir 1241 konstatuojamosiomis dalimis ir kaip teigia Komisija bylos dokumentuose, atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos iš dalies teikiamos EEE teritorijoje. Iš tiesų, kaip nurodyta šio sprendimo 198 punkte, tos paslaugos buvo skirtos būtent tam, kad prekes iš trečiųjų šalių būtų galima atgabenti į EEE. Kaip teisingai pažymi Komisija, dalis tų paslaugų pagal nutylėjimą „fiziškai“ teikiamos EEE, kur vyksta dalis prekių vežimo ir kur leidžiasi krovininiai orlaiviai.

805 Tokiomis aplinkybėmis Komisija pagrįstai nusprendė, jog atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos buvo parduodamos EEE teritorijoje, kaip tai suprantama pagal 2006 m. gairių 13 punktą.

806 Taigi šį prieštaravimą reikia atmesti ir pripažinti, kad Komisija nepadarė klaidos, kai į pardavimų vertę įtraukė 50 % apyvartos, gautos iš atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo.

3) Dėl visos krovinių vežimo paslaugos, o ne tik papildomų mokesčių kainos įtraukimo į pardavimų vertę

807 Ieškovės teigia, kad Komisija pažeidė 2006 m. gairių 13 punktą, nes į pardavimų vertę įtraukė krovinių vežimo paslaugų kainos elementus, dėl kurių ji neįrodė, kad jie kaip nors susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu. Konkrečiai kalbant, tai yra kiti tarifai ir papildomi mokesčiai nei PKM ir STS.

808 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

809 Reikia priminti, kad pardavimų vertės sąvoka, kaip ji suprantama pagal 2006 m. gairių 13 punktą, reiškia kainą be mokesčių, kuri pateikiama klientui sąskaitoje faktūroje už prekę ar paslaugą, su kuria susijęs aptariamas pažeidimas (šiuo klausimu žr. 2009 m. gegužės 6 d. Sprendimo *KME Germany ir kt. / Komisija*, T-127/04, EU:T:2009:142, 91 punktą ir 2013 m. birželio 18 d. Sprendimo *ICF / Komisija*, T-406/08, EU:T:2013:322, 176 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Atsižvelgiant į tų pačių gairių 6 punkte pakartotą tuo punktu siekiamą tikslą įmonei skirtos baudos dydžio apskaičiavimo atskaitos tašku laikyti dydį, atspindintį pažeidimo ekonominę svarbą, ir tos įmonės santykinį svorį darant tą pažeidimą (žr. šio sprendimo 764 punktą), pardavimo vertės sąvoka turi būti suprantama kaip reiškianti pardavimą rinkoje, kurioje darytas pažeidimas (žr. 2018 m. vasario 1 d. Sprendimo *Kühne + Nagel International ir kt. / Komisija*, C-261/16 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2018:56, 65 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

810 Taigi nustatydama pardavimo vertę Komisija gali naudoti bendrą kainą, kurią įmonė nurodė sąskaitoje faktūroje klientams nagrinėjamoje prekių ar paslaugų rinkoje, nesant reikalo išskirti ar sumažinti atskirus tos kainos elementus pagal tai, ar jie buvo derinami, ar ne (šiuo klausimu žr. 2018 m. vasario 1 d. Sprendimo *Kühne + Nagel International ir kt. / Komisija*, C-261/16 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2018:56, 66 ir 67 punktus).

811 Vis dėlto, kaip iš esmės pažymi Komisija, PKM ir PSM nėra atskiros prekės ar paslaugos, kurios gali būti pažeidimo pagal SESV 101 ar 102 straipsnį dalykas. Atvirkščiai, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 17, 108 ir 1187 konstatuojamosiomis dalimis, PKM ir PSM yra tik du nagrinėjamų paslaugų kainos elementai.

812 Darytina išvada, kad, priešingai, nei teigia ieškovės, 2006 m. gairių 13 punktas nedraudžia Komisijai atsižvelgti į visą su aptariamomis paslaugomis susijusių pardavimų vertę, neskirstant jos į sudedamuosius elementus.

813 Maža to, reikia pažymėti, kad pagal ieškovių siūlomą metodą būtina pripažinti, jog kainos sudedamosios dalys, dėl kurių konkrečiai vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, nesitarė, neturi būti įtrauktos į pardavimo vertę.

814 Šiuo klausimu reikia priminti, kad nėra jokios pagrįstos priežasties į pardavimo vertę neįtraukti gamybos sąnaudų, kurių kainos įtariamo pažeidimo šalys negali kontroliuoti (šiuo klausimu žr. 2009 m. gegužės 6 d. Sprendimo *KME Germany ir kt. / Komisija*, T-127/04, EU:T:2009:142, 91 punktą). Priešingai, nei teigia ieškovės, tas pats taikytina ir tokiems kainos elementams kaip tarifai, dėl kurių konkrečiai nebuvo tariamasi, tačiau jie yra nagrinėjamos prekės ar paslaugos pardavimo kainos sudedamoji dalis (šiuo klausimu žr. 2000 m. kovo 15 d. Sprendimo *Cimenteries CBR ir kt. / Komisija*, 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 ir T-104/95, EU:T:2000:77, 5030 punktą).

815 Jei būtų nuspręsta kitaip, Komisija privalėtų vienais atvejais neatsižvelgti, o kitais – atsižvelgti į bendrą apyvartą, ir tai priklausytų nuo ribos, kurią būtų sunku taikyti, ir dėl to būtų atvertas kelias nesibaigiantiems ir neišsprendžiamiems ginčams, taip pat pareiškimams dėl diskriminacijos (2011 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *KME Germany ir kt. / Komisija*, C-272/09 P, EU:C:2011:810, 53 punktas).

816 Vadinasi, ginčijamo sprendimo 1190 konstatuojamojoje dalyje nusprendusi, kad reikia atsižvelgti į visą su nagrinėjamomis paslaugomis susijusio pardavimo dydį, Komisija nepažeidė 2006 m. gairių 13 punkto, todėl nereikia jo skirstyti į atskirus elementus.

817 Taigi šis prieštaravimas turi būti atmestas.

4) Dėl pardavimų, vykdytų maršrutais, nesusijusiais su atskirais vietinės reikšmės įvykiais, apie kuriuos ieškovės sako, kad dalyvavo „saujelėje maršrutų“, įtraukimo į pardavimų vertę

818 Ieškovės priekaištauja Komisijai, kad ši naudojo „su plačiomis geografinėmis zonomis susijusių“ pardavimų vertę, nors dauguma veiksmų, dėl kurių joms buvo prieštaraujama, buvo vietinės reikšmės atskiri įvykiai, susiję su ne daugiau kaip „saujele maršrutų“.

819 Juo labiau būtų teisinga, kalbant apie su vienu ir tęstiniu pažeidimu nesusijusius pardavimus, paneigti, kad, viena vertus, tik nedaug pardavimų buvo susiję su ginčijamu elgesiu, nes ieškovių bendra politika buvo taikyti tuos pačius papildomus mokesčius kaip *Lufthansa* pagal aljanso sutartį, kuriai taikoma 1996 m. išimtis, ir, kita vertus, tam tikro skaičiaus vieno ir tęstinio pažeidimo epizodų neteisėtumas neįrodytas. Taip yra būtent maršrutų tarp EEE ir trečiųjų šalių atveju, dėl kurių Komisija neįvertino trečiųjų šalių teisinio reglamentavimo.

820 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

821 Reikia priminti, kad, kaip galima teigti remiantis visu tuo, kas išdėstyta, Komisija pagrįstai ieškovėms priskyrė atsakomybę už vieną ir tęstinį pažeidimą maršrutuose EEE, maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos bei EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Tuo remiantis darytina išvada, kad vienas ir tęstinis pažeidimas apima visus šiuos maršrutus, o ne tik „saujelę maršrutų“, apie kuriuos ieškovės sako, kad neva dalyvavo vietinės reikšmės atskiruose įvykiuose.

822 Taigi nepažeisdama 2006 m. gairių 13 punkto Komisija galėjo į pardavimų vertę įtraukti pardavimus visuose maršrutuose EEE, maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių, maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos bei EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių.

823 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia pritarti prieštaravimui dėl apyvartos, gautos iš krovinių vežimo paslaugų pardavimo maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, įtraukimo į pardavimų vertę ir atmesti likusią šios dalies dalį.

b) Dėl antros dalies, siejamos su klaidomis nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą

824 Ieškovės teigia, kad nustatydama pernelyg didelį 16 % sunkumo koeficientą Komisija pažeidė Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalį ir 2006 m. gairių 19 ir 20 punktus. Iš tiesų, pasak ieškovių, nustatydama vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą Komisija neatsižvelgė į visas reikšmingas nagrinėjamos bylos aplinkybes. Konkrečiai kalbant, Komisija neatsižvelgė į ieškovių individualią atsakomybę.

825 Ieškovių argumentus iš esmės galima suskirstyti į penkis prieštaravimus.

826 Pirma, Komisija suklydo, kai neatsižvelgė į tai, kad vienas ir tęstinis pažeidimas neapėmė visos aptariamų paslaugų kainos ir kad dviejų (mažareikšmių) kainos elementų derinimas, kurio įtaka kainai neįrodyta, akivaizdžiai buvo ne toks sunkus nei visos kainos derinimas, kurio poveikis rinkai įrodytas.

827 Antra Komisijos pritaikytas 16 % sunkumo koeficientas sudaro nuo 45 % iki 320 % aptariamų papildomų mokesčių vertės ir dėl tos priežasties viršija 2006 m. gairių 21 punkte nurodytą maksimalią 30 % ribą. Iš tikrųjų nuo 2000 m. vasario mėn. iki 2006 m. vasario mėn. visi papildomi mokesčiai kartu per metus sudarė 5–35 % visos aptariamų pardavimų vertės.

828 Trečia, ginčijamo sprendimo 1199 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė visiškai nepagrįstą prielaidą, kad vienas ir tęstinis pažeidimas veikė „klientų ir galiausiai plačiosios visuomenės nenaudai“.

829 Ketvirta, vienodo koeficiento taikymas visiems ginčijamo sprendimo adresatams prieštarautų bausmių individualumo ir proporcingumo principams. Ginčijamo sprendimo 1259 konstatuojamojoje dalyje ieškovėms suteiktas 10 % sumažinimas dėl lengvinančių aplinkybių nevisiškai atspindi skirtumą tarp ieškovių ir kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, padėties.

830 Penkta, ieškovių veiksmai buvo atlikti ne mažoje grupėje ir apskritai apsiribojo derinimu pagal SOP trečiosiose šalyse ir bendradarbiavimu pagal aljansų sutartis. Tie veiksmai nebuvo slapti, daugeliu atveju buvo paviešinti laikraščiuose ar internete ir pateikti konkurencijos institucijoms arba jų patvirtinti.

831 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

832 Remiantis Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalimi, nustatant baudos dydį atsižvelgiama, be kita ko, į pažeidimo sunkumą ir trukmę.

833 2006 m. gairių 19–23 punktuose nustatyta:

„19. Bazinis baudos dydis priklausys nuo pardavimų vertės dalies, apskaičiuotos remiantis pažeidimo sunkumu, padaugintu iš pažeidimo metų skaičiaus.

20. Pažeidimo sunkumas bus nustatomas atskirai kiekvienu konkrečiu pažeidimo atveju, atsižvelgiant į visas su juo susijusias aplinkybes.

21. Paprastai nustatyta pardavimo vertės dalis, į kurią bus atsižvelgiama, sieks daugiausiai 30 %.

22. Siekdama nustatyti, ar pardavimo vertės dalis, į kurią turi būti atsižvelgiama tam tikru atveju, turėtų būti mažesnė, ar didesnė, Komisija atsižvelgs į keletą veiksnių, pavyzdžiui, pažeidimo pobūdį, visų susijusių šalių bendrą rinkos dalį, pažeidimo geografinį plotą, pažeidimo įgyvendinimą (arba neįgyvendinimą).

23. Horizontalūs kainų nustatymo, rinkos pasidalijimo ir gamybos ribojimo susitarimai, kurie paprastai būna slapti, dėl savo pobūdžio laikomi vienu iš didžiausių konkurencijos apribojimų. Laikantis konkurencijos politikos, už juos turėtų būti griežtai baudžiama. Taigi pardavimo vertės dalis, į kurią bus atsižvelgiama tokių pažeidimų atveju, paprastai bus didelė [viršutinėje skalės dalyje].“

834 Jurisprudencijoje nustatyta, kad horizontalusis susitarimas, kai suinteresuotosios įmonės susitaria ne dėl bendros kainos, bet tik dėl jos sudedamosios dalies, yra horizontalusis kainų nustatymo susitarimas, kaip jis suprantamas pagal 2006 m. gairių 23 punktą, ir dėl to yra vienas sunkiausių konkurencijos ribojimo atvejų (šiuo klausimu žr. 2016 m. vasario 29 d. Sprendimo *UTi Worldwide ir kt. / Komisija*, T-264/12, nepaskelbtas Rink., EU:T:2016:112, 277 ir 278 punktus).

835 Tuo remiantis darytina išvada, kad, kaip ginčijamo sprendimo 1208 konstatuojamojoje dalyje priminė Komisija, toks susitarimas paprastai vertas 2006 m. gairių 21 punkte nurodytos skalės nuo 0 iki 30 % viršutinėje dalyje esančio sunkumo koeficiento.

836 Remiantis jurisprudencija, sunkumo koeficientas, kuris yra gerokai žemiau nei viršutinė tos skalės dalis, yra labai palankus tokio susitarimo šalimi esančiai įmonei (šiuo klausimu žr. 2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Team Relocations ir kt. / Komisija*, C-444/11 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2013:464, 125 punktą) ir net gali būti pagrįstas atsižvelgiant tik į pažeidimo pobūdį (žr. 2018 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Philips ir Philips France / Komisija*, C-98/17 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2018:774, 103 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

837 Vis dėlto ginčijamo sprendimo 1199 konstatuojamojoje dalyje Komisija būtent nusprendė, kad „ginčijamame sprendime aptariami susitarimai ir (arba) suderinti veiksmai susiję su įvairių kainos sudedamųjų dalių nustatymu“.

838 Taigi ginčijamo sprendimo 1199, 1200 ir 1208 konstatuojamosiose dalyse ginčijamą elgesį Komisija pagrįstai kvalifikavo kaip susitarimą arba suderintus veiksmus dėl kainos, nors tas susitarimas ar suderinti veiksmai „neapėmė visos aptariamų paslaugų kainos“.

839 Tad ginčijamo sprendimo 1208 konstatuojamojoje dalyje Komisija pagrįstai nusprendė, kad susitarimai ir suderinti veiksmai yra vieni iš sunkiausių konkurencijos ribojimo atvejų ir dėl to verti „skalės viršutinėje dalyje“ esančio sunkumo koeficiento taikymo.

840 Dėl tos priežasties ginčijamo sprendimo 1212 konstatuojamojoje dalyje Komisijos nustatytas 16 % dydžio sunkumo koeficientas, kuris yra gerokai mažesnis nei 2006 m. gairių 21 punkte nustatytos skalės viršutinė riba, gali būti pagrįstas atsižvelgiant tik į vieno ir tęstinio pažeidimo pobūdį.

841 Vis dėlto reikia pažymėti, kad, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1209–1212 konstatuojamosiomis dalimis, Komisija rėmėsi ne tik vieno ir tęstinio pažeidimo pobūdžiu, kad nustatytų 16 % dydžio sunkumo koeficientą. Taigi tame sprendime Komisija rėmėsi vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, bendrai užimamomis rinkos dalimis pasauliniu lygiu maršrutuose EEE ir tarp EEE bei trečiųjų šalių (1209 konstatuojamoji dalis), ginčijamo kartelio geografine apimtimi (1210 konstatuojamoji dalis) ir ginčijamų susitarimų ir veiksmų įgyvendinimu (1211 konstatuojamoji dalis).

842 Šioje dalyje ieškovės vis dėlto neginčija šių veiksnių pagrįstumo nustatant sunkumo koeficientą.

843 Tokiomis aplinkybėmis ieškovės negali teigti, kad 16 % sunkumo koeficientas buvo neteisėtas.

844 Nė vienas ieškovių argumentas negali paneigti šios išvados.

845 Pirma, dėl ieškovių teiginio, kad Komisija turėjo atsižvelgti į tai, kad jų veiksmai buvo neva vieši, reikia pažymėti, kad tie argumentai nepagrįsti nei teisiškai, nei faktiškai. Dėl teisės reikia priminti, kad kartelio slaptumas iš tiesų yra jo sunkumą galinti pabrėžti aplinkybė. Tačiau 2006 m. gairių 23 punkte nenustatyta, kad pažeidimas turi būti slaptas, kad jį būtų galima kvalifikuoti kaip vieną iš sunkiausių konkurencijos apribojimų. Šioje dalyje tik nurodyta, kad horizontalieji kainų nustatymo susitarimai, kurie dėl savo pobūdžio laikomi vienu iš didžiausių konkurencijos apribojimų, „paprastai būna slapti“. Tuo remiantis darytina išvada, kad pažeidimo slaptumas nėra būtina sąlyga, kad jį būtų galima kvalifikuoti kaip sunkų, kaip tai suprantama remiantis 2006 m. gairių 23 punktu, ir skirti už jį sankciją (šiuo klausimu ir pagal analogiją žr. 2006 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Raiffeisen Zentralbank Österreich ir kt. / Komisija*, T-259/02–T-264/02 ir T-271/02, EU:T:2006:396, 252 punktą).

846 Taigi, net jei ieškovių veiksmų slaptumas būtų patvirtintas, juo nebūtų galima paneigti ginčijamo sprendimo 1212 konstatuojamojoje dalyje nustatyto sunkumo koeficiento teisėtumo.

847 Iš tiesų, reikia pažymėti, kaip tai daro Komisija, kad ieškovės dalyvavo ne tik atlikdamos veiksmus viešai. Atvirkščiai, jos dalyvavo darant slaptus veiksmus, kurių dauguma net liudija aktyvų norą nuslėpti. Ginčijamo sprendimo 144 konstatuojamojoje dalyje Komisija daro nuorodą į 2000 m. sausio mėn. vykusį bendravimą elektroniniais laiškais, per kurį ieškovių darbuotojas nurodė kolegoms „[atsakyme į Suomijos ekspeditorių asociacijos raštą] nekalbėti apie kitus vežėjus, nes tai gali sukelti problemų su konkurencijos priežiūros institucijomis“ (taip pat žr. šio sprendimo 400 punktą).

848 Antra, kadangi ieškovės remiasi tuo, kad vieno ir tęstinio pažeidimo poveikis neįrodytas ir kad Komisija neįrodė, kad tas pažeidimas „klientų ir galiausiai plačiosios visuomenės nenaudai“, reikia priminti, kad Baudų nustatymo remiantis Reglamento Nr. 17 15 straipsnio 2 dalimi ir EAPB

sutarties 65 straipsnio 5 dalimi metodo gairėse (OL C 9, 1998, p. 3; 2004 m. Specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 1 t., p. 171) buvo numatyta, kad vertinant pažeidimo sunkumą reikia atsižvelgti, be kita ko, į jo konkretų poveikį rinkai, jeigu jį galima įvertinti.

849 Vis dėlto šio reikalavimo nebėra 2006 m. gairėse, kurios taikomos šioje byloje. Taigi šiose gairėse Komisijos nereikalaujama atsižvelgti į konkretų pažeidimo poveikį rinkai, kad būtų galima nustatyti už sunkumą taikytiną pardavimų vertės dalį, kaip nustatyta tų gairių 19–24 punktuose (šiuo klausimu žr. 2015 m. birželio 16 d. Sprendimo *FSL ir kt. / Komisija*, T-655/11, EU:T:2015:383, 539 punktą).

850 Jurisprudencijoje tokio reikalavimo jai taip pat nenustatyta, bent kiek tai susiję su konkurencijos ribojimu „dėl tikslo“.

851 Iš tiesų konkurencijos taisyklių pažeidimo sunkumas turi būti įrodytas atsižvelgiant į daugelį veiksnių. Tarp tokių veiksnių yra, be kita ko, konkrečios bylos aplinkybės, jos kontekstas ir baudų atgrasomasis poveikis, tačiau privalomo ar baigtinio kriterijų, į kuriuos privaloma atsižvelgti, sąrašo nėra (1996 m. kovo 25 d. Nutarties *SPO ir kt. / Komisija*, C-137/95 P, EU:C:1996:130, 54 punktas ir 2005 m. birželio 28 d. Sprendimo *Dansk Rørindustri ir kt. / Komisija*, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ir C-213/02 P, EU:C:2005:408, 241 punktas).

852 Žinoma, gali būti atsižvelgiama į poveikį rinkai kaip į vieną tokių elementų, tačiau jie turi esminę reikšmę tik tuo atveju, kai sudaryti susitarimai, sprendimai ar susitarta dėl suderintų veiksmų, kuriais tiesiogiai nesiekiama trukdyti, riboti ar iškraipyti konkurencijos ir kuriems dėl to SESV 101 straipsnis gali būti taikomas tik kilus konkrečiam jų poveikiui (2018 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Servier ir kt. / Komisija*, T-691/14, dėl kurio pateiktas apeliacinis skundas, EU:T:2018:922, 1809 punktas).

853 Kitu atveju baudos dydžio apskaičiavimo etape Komisijai tektų pareiga, kurios, remiantis suformuota jurisprudencija, taikydama SESV 101 straipsnį ji neturi, nes nagrinėjamas pažeidimas turi antikonkurencinį tikslą (žr. 2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Prym ir Prym Consumer / Komisija*, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 64 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

854 Bet ginčijamo sprendimo 903 konstatuojamojoje dalyje ginčijamus veiksmus Komisija kvalifikavo kaip konkurencijos ribojimą „dėl tikslo“. Priešingai, nei teigia ieškovės, dėl tos priežasties ji neprivalėjo atsižvelgti ir konkretų vieno ir tęstinio pažeidimo poveikį rinkoje.

855 Vis dėlto, jeigu Komisija mano esant tikslinga apskaičiuojant baudos dydį atsižvelgti į konkretų poveikį rinkai, ji negali remtis tik paprasčiausia prezumpcija, o turi pateikti konkrečių, įtikinamų ir pakankamų įrodymų, leidžiančių įvertinti tikrąjį poveikį, kurį pažeidimas galėjo daryti konkurencijai toje rinkoje (2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Prym ir Prym Consumer / Komisija*, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 82 punktas).

856 Taip pat pažymėtina, kad nors nustatydama baudas Komisija neprivalo įrodyti, kad aptariamas pažeidimas suteikė neteisėtą pranašumą nagrinėjamoms įmonėms, ir, jei taikoma, atsižvelgti į tokio pranašumo nebuvimą, neteisėto pelno, gauto dėl pažeidimo, vertinimas gali turėti reikšmės, jeigu Komisija, nustatydama sunkumo koeficientą, remiasi būtent tuo neteisėtu pelnu (šiuo klausimu žr. 2000 m. kovo 15 d. Sprendimo *Cimenteries CBR ir kt. / Komisija*, 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 ir T-104/95, EU:T:2000:77, 4881 ir 4882 punktus).

857 Ginčijamo sprendimo 1199 konstatuojamojoje dalyje nustatydama sunkumo koeficientą Komisija nurodė, kad ginčijami susitarimai ir veiksmai „buvo naudingi [vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai] klientų ir galiausiai plačiosios visuomenės nenaudai“. Tačiau šiam teiginiui pagrįsti ji nepateikė nė menkiausio įrodymo.

858 Vis dėlto reikia pažymėti, kad tas teiginys yra ne savarankiškas motyvas, kuriuo rėmėsi Komisija, vertindama vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą, o vienas iš argumentų, į kuriuos ji atsižvelgė, kai ginčijamo sprendimo 1199–1208 konstatuojamosiose dalyse vertino to pažeidimo pobūdį. Tačiau tas argumentas nėra reikiamas pagrindas daryti išvadą, kad tas pažeidimas buvo susijęs su krovinių vežimo paslaugų kainos elementų nustatymu ir dėl to galėjo pagrįsti sunkumo koeficientą, kuris yra 2006 m. gairių 23 punkte nurodytos sunkiausiems konkurencijos ribojimams taikomos „skalės viršutinės dalies“ apatinėje dalyje. Dėl tos priežasties šiuo argumentu negalima paneigti ginčijamame sprendime pateikto aptariamo pažeidimo pobūdžio vertinimo. Taigi dėl to, kad ieškovės neįrodė, jos sunkumo koeficientas nepagrįstas kitais veiksniais, į kuriuos atsižvelgta ginčijamame sprendime (žr. šio sprendimo 841 ir 842 punktus), šį argumentą reikia atmesti.

859 Trečia, dėl prieštaravimo, kad nustatytas sunkumo koeficientas sudaro 45 %–320 % aptariamų papildomų mokesčių vertės ir dėl to viršija 2006 m. gairių 21 punkte nustatytą didžiausią 30 % pardavimų vertės ribą, pakanka pažymėti, kad ieškovės remiasi klaidinga prielaida, kad nustatydama pardavimų vertę Komisija veikiau turėjo atsižvelgti tik į papildomų mokesčių dydį nei į visą aptariamų paslaugų kainą (žr. šio sprendimo 809–816 punktus).

860 Ketvirta, dėl prieštaravimų, kildinamų iš bausmių individualumo ir proporcingumo principų pažeidimo ir iš to, kad Komisija neva neatsižvelgė į ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą ypatumus, reikia priminti, kad tarp veiksnių, į kuriuos gali būti atsižvelgta vertinant pažeidimų sunkumą, yra kiekvienos įmonės elgesys, kiekvienos iš jų atliktas vaidmuo kuriant kartelį, pelnas, kurį jos galėjo dėl to kartelio gauti, jų dydis ir susijusių prekių vertė, taip pat pavojus, kurį šios rūšies pažeidimai kelia Sąjungos tikslams (žr. 2017 m. sausio 26 d. Sprendimo *Roca Sanitario / Komisija*, C-636/13 P, Rink., EU:C:2017:56, 49 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

861 Vis dėlto reikia priminti, kad nustatant sunkumo koeficientus nebūtina atsižvelgti į galimus darant tą patį pažeidimą dalyvavusių įmonių elgesio skirtumus, nes į tai gali būti atsižvelgta kitame baudos skaičiavimo etape, pavyzdžiui, kai tikslinamas bazinis dydis įvertinus lengvinančias ir sunkinančias aplinkybes pagal 2006 m. gairių 28 ir 29 punktus (šiuo klausimu žr. 2017 m. sausio 26 d. Sprendimo *Roca / Komisija*, C-638/13 P, Rink., EU:C:2017:53, 67 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

862 Ginčijamo sprendimo 1208 konstatuojamojoje dalyje nustatydama sunkumo koeficientą Komisija nurodė, kad „tai, jog tam tikri vežėjai galėjo atlikti nereikšmingą vaidmenį, [ji vertins] kaip galimą lengvinančią aplinkybę]. Taip to sprendimo 1258 ir 1259 konstatuojamosiose dalyse ji nusprendė, kad ieškovių dalyvavimas darant vieną ir tęstinį pažeidimą buvo mažareikšmis, ir dėl tos priežasties joms skirtą bazinį baudos dydį sumažino 10 % dėl lengvinančių aplinkybių.

863 Tuo remiantis darytina išvada, kad Komisija nepadarė klaidos, kai į mažareikšmį ieškovių dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą neatsižvelgė ir sunkumo koeficiento nustatymo etape. Dėl klausimo, ar, įvertinus lengvinančias aplinkybes, ieškovėms pritaikytas 10 % baudos

dydžio sumažinimas dėl mažareikšmio jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą buvo pakankamas, reikia pažymėti, kad tas klausimas dubliuojasi su šio pagrindo penkta dalimi ir bus nagrinėjamas vėliau ją analizuojant.

864 Taigi šią dalį reikia atmesti.

c) Dėl trečios dalies, siejamos su klaidomis nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo trukmę

865 Ieškovės kaltina Komisija, kad ši padarė klaidą, nustatydama pažeidimo trukmę.

866 Šiai daliai pagrįsti ieškovių pateikti argumentai painiojami su jų argumentais, kurie pateikti trečiajam pagrindui pagrįsti. Tačiau, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 353–358 punktais, šie argumentai nepagrįsti.

867 Taigi šią dalį reikia atmesti.

d) Dėl ketvirtos dalies, siejamos su klaidomis didinant bazinį dydį dėl recidyvo

868 Ieškovės teigia, kad Komisija padarė klaidą, kai siekdama atsižvelgti į tai, kad *SAS Consortium* buvo 2001 m. liepos 18 d. Komisijos sprendimo 2001/716/EB, susijusio su [SESV101] straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo procedūra (byla COMP.D.2 37.444 – *SAS / Maersk Air* ir byla COMP.D.2 37.386 – *Sun-Air / SAS ir MaerskAir*) (OL L 265, 2001, p. 15), adresatė, 50 % padidino *SAS Consortium* ir *SAS Cargo* skirtos baudos dydį.

869 Pasak ieškovių, Sprendimas 2001/716, viena vertus, susijęs su pažeidimu, kuris nėra nei toks pats, nei panašus į ginčijamame sprendime aprašytą pažeidimą, ir, kita vertus, tuo sprendimu negalima pagrįsti baudos dydžio padidinimo už veiksmus iki 2001 m. liepos 18 d., kai buvo priimtas Sprendimas 2001/716.

870 Beje, ieškovės tvirtina, kad 2002 m. Danijos konkurencijos institucijos joms suteikė garantijų, kad Sąjungos institucijos negalės imtis veiksmų prieš viešosios valdžios institucijų patvirtintus ar suderintus krovinių vežimo tarifus, taikomus maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Ieškovės taip pat teigia, kad sprendimų praktikoje Komisija skatino kurti vežėjų aljansus, kuriuose derinamos kainos.

871 Kaip galima teigti remiantis 2006 m. gairių 28 punktu ir Teisingumo Teismo jurisprudencija, sunkinančiai aplinkybei dėl recidyvo būdinga tai, kad įmonė tęsia arba pakartoja tokį patį ar panašų pažeidimą po to, kai Komisija arba nacionalinė konkurencijos institucija konstatavo, kad ta įmonė pažeidė SESV 101 ar 102 straipsnio nuostatas (žr. 2015 m. kovo 5 d. Sprendimo *Komisija ir kt. / Versalis ir kt.*, C-93/13 P ir C-123/13 P, EU:C:2015:150, 87 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

872 Remiantis jurisprudencija, pažeidimai yra panašūs arba tokios pačios rūšies, kad būtų galima konstatuoti recidyvą, jeigu abiejų pažeidimų atveju pažeidžiamos tos pačios SESV nuostatos (šiuo klausimu žr. 2007 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *BASF ir UCB / Komisija*, T-101/05 ir T-111/05, EU:T:2007:380, 64 punktą; 2009 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Outokumpu ir Luvata / Komisija*, T-122/04, EU:T:2009:141, 56 punktą ir 2009 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Hoechst / Komisija*, T-161/05, EU:T:2009:366, 147 punktą).

873 Komisijos atsižvelgimu į recidyvą įvykdomas reikalavimas užkirsi kelią tam, kad ta pati įmonė vykdytų pakartotinius konkurencijos taisyklių pažeidimus (2010 m. birželio 17 d. Sprendimo *Lafarge / Komisija*, C-413/08 P, EU:C:2010:346, 61 punktas), ir siekiama skatinti įmones, kurios jau parodė, kad yra linkusios pažeisti konkurencijos taisykles, pakeisti savo elgesį (2007 m. vasario 8 d. Sprendimo *Groupe Danone / Komisija*, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39 punktas).

874 Recidyvo konstatavimas ir jo konkrečių požymių vertinimas priklauso Komisijos diskrecijai ir ji gali pasirinkti, į kuriuos veiksnius atsižvelgti nustatant baudų dydį (2007 m. vasario 8 d. Sprendimo *Groupe Danone / Komisija*, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 38 punktas). Naudodamasi šiais įgaliojimais Komisija kiekvienu atveju gali atsižvelgti į požymius, patvirtinančius nagrinėjamos įmonės polinkį nesilaikyti konkurencijos taisyklių, pavyzdžiui, į laiką, praėjusį nuo vieno aptariamo pažeidimo iki kito (2007 m. vasario 8 d. Sprendimo *Groupe Danone / Komisija*, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39 punktas). Remiantis jurisprudencija, Komisija nepažeidžia šių įgaliojimų ribų, kai nustato sunkinančią aplinkybę dėl recidyvo tuo atveju, jeigu didžiausia dalis antrojo pažeidimo, pradėto dar nekonstatavus pirmojo pažeidimo, nebuvo vykdoma prieš tą konstatavimą (šiuo klausimu žr. 2008 m. liepos 8 d. Sprendimo *BPB / Komisija*, T-53/03, EU:T:2008:254, 394–396 punktus).

875 Šią dalį nagrinėti reikia atsižvelgiant būtent į taip primintus argumentus ir principus.

876 Pirma, dėl teiginio, kad vienas ir tęstinis pažeidimas ir kartelis dėl rinkų pasidalijimo, už kurį skirta sankcija Sprendime 2001/716, yra nepanašūs, reikia pažymėti, kad abu tie pažeidimai susiję su horizontaliaisiais karteliais, dėl kurių Komisija nusprendė, kad jais pažeistas SESV 101 straipsnis. Dėl tos priežasties, siekiant įrodyti recidyvą tie pažeidimai turi būti vertinami kaip panašūs.

877 Šios išvados nepaneigia 2004 m. rugsėjo 29 d. Komisijos sprendimas 2005/503/EB dėl procedūros pagal [SESV 101] straipsnį (byla COMP/C.37.750/B2 – „Brasseries Kronenbourg – Brasseries Heineken“) (OL L 184, 2005, p. 57), kuriuo remiasi ieškovės ir kuriame Komisija nusprendė, kad ankstesnis susitarimas dėl kainų yra ne tokios pat rūšies kaip tame sprendime nagrinėjamas paliaubų sprendimas. Iš tiesų jurisprudencijoje nustatyta, kad ankstesnė Komisijos sprendimų praktika savaime nėra baudų konkurencijos srityje teisinis pagrindas, nes tas pagrindas nustatytas tik Reglamente Nr. 1/2003 ir 2006 m. gairėse, ir kad bet kuriuo atveju neįrodyta, kad bylos, kurioje priimtas tas sprendimas, ir nagrinėjamos bylos faktinės aplinkybės yra panašios.

878 Antra, dėl Komisijos sprendimo neišskirti vieno ir tęstinio pažeidimo laikotarpio iki Sprendimo 2001/716 priėmimo ir atsižvelgti į jį 50 % didinant baudos bazinį dydį dėl recidyvo pirmiausia reikia pažymėti, kad, remiantis šio sprendimo 871 punkte priminta jurisprudencija, sunkinanti aplinkybė dėl recidyvo apima atvejį, kai antrasis pažeidimas tęsiamas po to, kai pirmą kartą buvo konstatuotas pažeidimas, o tai reiškia, kad antrasis pažeidimas prasidėjo iki to konstatavimo. Šiuo atveju tai taikytina *SAS Consortium* ir *SAS Cargo* dalyvavimui darant vieną ir tęstinį pažeidimą atitinkamai nuo 1999 m. gruodžio 13 d. iki 2001 m. birželio 1 d., t. y. iki to, kai 2001 m. liepos 18 d. buvo priimtas Sprendimas 2001/716.

879 Paskui ginčijamo sprendimo 1244 konstatuojamojoje dalyje vertindama recidyvo savybes Komisija pagrįstai atsižvelgė į tai, kad ieškovės šiuo atveju tęsė panašų pažeidimą beveik penkerius metus nuo Sprendimo 2001/716 priėmimo. Viena vertus, ši aplinkybė patvirtina, kad didžioji dalis vieno ir tęstinio pažeidimo buvo daroma po to, o ne prieš tai, kai buvo pirmą kartą konstatuotas pažeidimas, taip atskiriant šios bylos faktines aplinkybes nuo 1999 m. kovo 11 d. Sprendime *Thyssen Stahl / Komisija* (T-141/94, EU:T:1999:48), kuriuo remiasi ieškovės, nagrinėjamų faktinių

aplinkybių. Kita vertus, ji patvirtina ieškovių polinkį nedaryti tinkamų išvadų konstatavus, kad jos padarė konkurencijos taisyklių pažeidimą (šiuo klausimu žr. 2008 m. liepos 8 d. Sprendimo *Lafarge / Komisija*, T-54/03, nepaskelbtas Rink., EU:T:2008:255, 727 punktą).

880 Galiausiai reikia pažymėti, kad 2006 m. gairių 28 punkte, kiek tai susiję su didinimo už recidyvą metodu, nedaroma skirtumo pagal tai, kad recidyvas atsirado dėl pažeidimo kartojimo ar dėl tęsimo, jame tik pažymėta, kad „bazinis dydis bus didinamas iki 100 % už konstatuotą pažeidimą“. Pritaikiusi didinimo koeficientą už recidyvą visam baziniam baudos dydžiui Komisija nepažeidė jos pačios nusistatytų orientacinių elgesio taisyklių, kurių iš principo ji negali atsisakyti laikytis (šiuo klausimu žr. 2013 m. liepos 11 d. Sprendimo *Ziegler / Komisija*, C-439/11 P, EU:C:2013:513, 60 punktą). Atvirkščiai, nors 2006 m. gairių 28 punkte nenumatyta galimybės tikslinti didinimo už recidyvą pagrindą, kad būtų atsižvelgta, jei reikia, į pažeidimo laikotarpio, kuris yra ankstesnis už pirmąjį pažeidimo konstatavimą, santykinę dalį, jame nenustatytas draudimas, kad didinimo norma savo ruožtu atspindėtų tokį atsižvelgimą.

881 Atsižvelgiant į bylos aplinkybes, kurios primintos konkrečiai šio sprendimo 879 punkte, į recidyvo sistemą nagrinėjant panašų pažeidimą (žr. šio sprendimo 878 ir 880 punktus) ir į reikalavimą atgrasyti, dėl kurio taikoma sunkinanti aplinkybė už recidyvą (žr. šio sprendimo 873 punktą), reikia pripažinti, kad Komisija nepadarė klaidos, kai *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* skirtos baudos bazinį dydį padidino 50 %.

882 Šios išvados nepaneigia ieškovių tvirtinimas, kad buvo pažeistas nekaltumo prezumpcijos principas; tam teiginiui pagrįsti jos nepateikia jokio argumento.

883 Trečia, ieškovės remiasi iš Danijos konkurencijos institucijos gautomis garantijomis. Šis argumentas jau buvo išnagrinėtas ir atmestas išanalizavus trečiąjį pagrindą (šio sprendimo 682 punktas).

884 Dėl Komisijos sprendimų praktikos, susijusios su kainų derinimą apimančiais vežėjų aljansais, reikia priminti, kad veiksmai, dėl kurių ieškovėms pateikti prieštaravimai, nėra išimtinai susiję su įvairių aljansų, kuriems ji priklauso, teisėtų tikslų siekimu. Dėl veiksmų, kurie susiję su tokių tikslų siekimu, išskyrus aprašytąjį ginčijamo sprendimo 517 konstatuojamojoje dalyje, pažymėtina, kad dėl jų ieškovėms nebuvo pateikta prieštaravimų (žr. 332 punktą).

885 Tuo remiantis darytina išvada, kad šią dalį reikia atmesti.

e) Dėl penktos dalies, siejamos su klaidomis dėl atsižvelgimo į lengvinančias aplinkybes

886 Ieškovės iš esmės teigia, kad Komisija pažeidė 2006 m. gairių 29 punktą, nes vertindama lengvinančias aplinkybes neatsižvelgė į visus reikšmingus veiksnius ir nepakankamai sumažino joms skirtos baudos dydį dėl lengvinančių aplinkybių, į kurias atsižvelgė. Ieškovės primena, kad jų dalyvavimas darant pažeidimą buvo mažareikšmis, kad papildomų mokesčių derinimas daugeliu atvejų buvo primestas pagal trečiųjų šalių teisės aktus, kad vežėjų aljansai buvo Komisijos skatinama praktika ir kad 2002 m. Danijos konkurencijos institucijos sprendimas suteikė teisėtų lūkesčių, jog tai, kaip ieškovės trečiosiose šalyse laikosi SOP, nepriskiriama Sąjungos konkurencijos taisyklių taikymo sričiai.

887 Komisija ginčija ieškovių argumentus.

888 Šiuo klausimu reikia priminti, kad 2006 m. gairių 27 punkte numatyta, jog nustatydama baudos dydį Komisija, remdamasi bendru vertinimu ir atsižvelgdama į visas svarbias aplinkybes, gali paisyti faktų, dėl kurių baudos bazinis dydis gali būti padidintas ar sumažintas.

889 2006 m. gairių 29 punkte nustatyta, kad bazinis baudos dydis gali būti sumažintas, kai Komisija nustato, jog esama švelninančių aplinkybių. Šioje dalyje pateiktas pavyzdinis nebaigtinis penkių lengvinančių aplinkybių, į kurias galima atsižvelgti, rūšių sąrašas, jame nurodytas tikrai menkas aptariamos įmonės dalyvavimas darant pažeidimą ir valdžios institucijų arba teisės aktų leidžiamas ar skatinamas antikonkurencinis elgesys.

890 Viena vertus, ginčijamo sprendimo 1263 konstatuojamojoje dalyje Komisija konstatavo, kad nėra jokio reglamentavimo, įpareigojančio vežėjus, kuriems pateikti prieštaravimai, susitarti dėl tarifų. To sprendimo 1264 ir 1265 konstatuojamosiose dalyse ji vis dėlto nusprendė, kad tam tikra reglamentavimo tvarka galėjo paskatinti vežėjus, kuriems pateikti prieštaravimai, imtis antikonkurencinių veiksmų, ir dėl tos priežasties pritaikė bendrą 15 % sumažinimą, kaip nustatyta 2006 m. gairių 29 punkte.

891 Reikia pažymėti, kad ieškovių pateikti argumentai dėl šio vertinimo sutampa su jų pateiktais argumentais trečiojo pagrindo šeštai daliai pagrįsti (žr. šio sprendimo 505–507 punktus). Ieškovės teigia, kad bendras 15 % sumažinimas turėjo būti didesnis, nes aptariamų šalių „įstatymai ir administracinė praktika“ „buvo kai kas daugiau, o ne paprastas „raginimas“ derinti papildomus mokesčius: daugeliu atveju derinti buvo reikalaujama“.

892 Šiuo klausimu, pirma, reikia pažymėti, kad taikomas reglamentavimas arba skatino ginčijamus veiksmus maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių (tokiu atveju baudos dydžio sumažinimas gali būti grindžiamas 2006 m. gairių 29 punktu) (žr. šio sprendimo 888 ir 889 punktus), arba reikalavo imtis tokių veiksmų (tokiu atveju nebūtų galima konstatuoti jokio konkurencijos taisyklių pažeidimo ir skirti baudos už tuos veiksmus) (šiuo klausimu žr. 1997 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Komisija ir Prancūzija / Ladbroke Racing*, C-359/95 P ir C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

893 Vis dėlto, kadangi ieškovės iš esmės teigia, kad daugeliu atvejų reglamentavimo tvarka reikalavo derinimo, jų argumentus reikia atmesti kaip nereikšmingus, nes, jeigu jie būtų pagrįsti, reikštų, kad klaida padaryta konstatuojant pažeidimą, o ne taikant 2006 m. gairių 29 dalį, apie kurią kalbama šioje dalyje.

894 Antra, bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad ieškovių argumentai grindžiami klaidinga aptariamų reglamentavimo tvarkų analize. Kaip nustatyta šio sprendimo 509–563 punktuose, ieškovės neįrodė, kad jų veiksmai trečiosiose šalyse buvo nulemti valdžios spaudimo, išskyrus kiek tai susiję su PKM derinimu Tailande nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. Kiek tai susiję su tuo derinimu, ieškovės įrodė, kad egzistuoja valstybės spaudimas. Taigi šis derinimas nesusijęs su vienu ir tęstiniu pažeidimu ir dėl tos priežasties ieškovėms už tai negali būti skirta sankcija. Dėl tos priežasties į jį negalima atsižvelgti kaip į lengvinančią aplinkybę, susijusią su trečiųjų šalių teisės aktų poveikiu jų elgesiui.

895 Dėl ieškovių nuorodos į 2008 m. spalio 15 d. Komisijos sprendimą C(2008) 5955 *final* dėl procedūros pagal [SESV 101] straipsnį (byla COMP/39 188 – Bananai) pakanka priminti, kad vienintelė aplinkybė, jog ankstesnėje sprendimų praktikoje Komisija pritaikė tam tikro dydžio sumažinimą už konkretų elgesį, nereiškia, kad ji privalo taikyti tokį patį sumažinimą vertindama

panašų elgesį per paskesnę administracinę procedūrą (žr. 2009 m. gegužės 6 d. Sprendimo *KME Germany / Komisija*, T-127/04, EU:T:2009:142, 140 punktą ir nurodytą teismų praktiką). Todėl ieškovės negali remtis kitose bylose pritaikytu baudų dydžio sumažinimu.

896 Tokiomis aplinkybėmis reikia pripažinti, kad Komisija nepadarė klaidos, kai nustatė bendrą 15 % sumažinimą.

897 Kita vertus, ginčijamo sprendimo 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 ir 1279 konstatuojamosiose dalyse Komisija atmetė ieškovių argumentus dėl neva pasyvaus jų vaidmens darant vieną ir tęstinį pažeidimą, dėl 2002 m. Danijos konkurencijos priežiūros institucijos sprendimu joms suteiktų teisėtų lūkesčių ir dėl vieno ir tęstinio pažeidimo įgyvendinimo ir poveikio mažareikšmiškumo. Atvirkščiai, ginčijamo sprendimo 1258 konstatuojamojoje dalyje Komisija ieškovei, *Air Canada* ir *Lan Cargo* skirtos baudos bazinį dydį sumažino 10 % dėl iš esmės nereikšmingo jų dalyvavimo darant tą pažeidimą.

898 Ieškovės teigia, kad šiuose vertinimuose padarytos trys klaidos, kurias Bendrasis Teismas paeiliui išnagrinės.

899 Pirma, dėl neva nepakankamo ieškovėms skirtos baudos bazinio dydžio sumažinimo 10 % už jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą mažareikšmiškumą reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo 1258 konstatuojamojoje dalyje Komisija, vertindama ieškovių, *Lan Airlines* ir *Air Canada* dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą mažareikšmiškumą, atsižvelgė į tai, kad jos „dalyvavo ne visuose to pažeidimo epizoduose“.

900 Ieškovių, *Lan Airlines* ir *Air Canada* dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą mastas aprašytas ginčijamo sprendimo 882 ir 883 konstatuojamosiose dalyse. Tose konstatuojamosiose dalyse Komisija nustatė, kad ieškovės, *Lan Airlines* ir *Air Canada* tiesiogiai dalyvavimo tik viename ar dviejuose iš trijų vieno ir tęstinio pažeidimo epizodų, tačiau taip pat galėjo būti pripažintos atsakingos už tuos epizodus, kuriuose tiesiogiai nedalyvavo, nes joms apie tai buvo žinoma arba jos galėjo pagrįstai juos numatyti ir buvo pasirengusios prisiimti dėl to kylančią riziką.

901 Vis dėlto šio sprendimo 698–712 punktuose buvo nuspręsta, kad Komisija klaidingai priskyrė ieškovėms atsakomybę už vieno ir tęstinio pažeidimo epizodą, susijusį su atsisakymu mokėti komisinius. Taigi Komisija pervertino jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą mastą ir dėl to ginčijamame sprendime pasielgė neteisėtai, nes neskyrė joms didesnio nei 10 % baudos bazinio dydžio sumažinimo dėl mažareikšmio dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

902 Antra, kalbant apie argumentą dėl sprendimų praktikos taikyti išimtį vežėjų aljansams, pažymėtina, kad tas argumentas buvo išnagrinėtas ir atmestas nagrinėjant šio pagrindo trečią dalį (žr. 367 ir 368 punktus).

903 Trečia, dėl prieštaravimo dėl teisėtų lūkesčių, kurie ieškovėms buvo neva suteikti 2002 m. Danijos konkurencijos priežiūros institucijos sprendimu, pasakytina, kad tas prieštaravimas jau išnagrinėtas ir atmestas šio sprendimo 682 punkte.

904 Taigi šią dalį reikia atmesti, nepaisant 901 punkte konstatuotos klaidos dėl ieškovėms pritaikyto 10 % sumažinimo dėl jų mažareikšmio dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

905 Remiantis tuo, kas išdėstyta, darytina išvada, kad šį pagrindą reikia atmesti, nepaisant šio sprendimo 901 punkte konstatuotos klaidos ir 774 punkte konstatuotos klaidos dėl pajamų iš krovinių vežimo paslaugų, kurias ieškovės gavo maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, įtraukimo į pardavimų vertę.

906 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, trečiojo pagrindo šeštai daliai reikia pritarti tiek, kiek ji susijusi su maršrutais iš Tailando į EEE nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. dėl vieno ir tęstinio pažeidimo epizodo, susijusio su PKM, trečiojo pagrindo devintai daliai – kiek ji susijusi su atsisakymu mokėti komisinius, penktojo pagrindo pirmai daliai – kiek ji susijusi su apyvartos, gautos maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, įtraukimu į pardavimų vertę ir penktojo pagrindo penktai daliai, kiek Komisija nepritaikė baudos bazinio dydžio sumažinimo daugiau nei 10 % dėl ieškovių mažareikšmio dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

907 Dėl tos priežasties reikia panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies o, p ir q punktus, 2 dalies o ir p punktus, 3 dalies o ir p punktus ir 4 dalies o, p ir q punktus, kiek juose pripažįstamas ieškovių dalyvavimas vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje, susijusioje su atsisakymu mokėti komisinius. Taip pat reikia panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 dalies o ir p punktus ir 3 dalies o ir p punktus, kiek juose pripažįstamas SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimas maršrutuose iš Tailando į EEE nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. dėl su PKM susijusio epizodo.

908 Vis dėlto negalima teigti, kad dėl šių pažeidimų reikėtų panaikinti visą ginčijamą sprendimą. Nors Komisija padarė vertinimo klaidą, kai SAS ir *SAS Cargo* priskyrė vieną ir tęstinį pažeidimą su atsisakymu mokėti komisinius susijusiame epizode ir maršrutuose iš Tailando į EEE dėl su PKM susijusio epizodo nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d., reikia konstatuoti, kad nagrinėjant šį ieškinį nebuvo įrodyta, kad Komisija būtų padariusi klaidą, kai konstatavo, jog ieškovės dalyvavo darant tą pažeidimą.

909 Galiausiai reikia panaikinti ginčijamo sprendimo 3 straipsnio n–r punktus, nes juose baudos apskaičiavimo tikslais atsižvelgiama, viena vertus, į ieškovėms pritaikytą sumažinimą 10 % dėl mažareikšmio jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą ir, kita vertus, nustatant pardavimų vertę – į pajamas iš krovinių vežimo paslaugų, kurias ieškovės gavo maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

910 Likusią dalį reikalavimų dėl panaikinimo reikia atmesti.

B. Dėl reikalavimų pakeisti ieškovėms skirtos baudos dydį

911 Ieškovės iš esmės prašo Bendrojo Teismo pasinaudoti neribota jurisdikcija ir gerokai sumažinti joms skirtos baudos dydį.

912 Iš karto reikia pasakyti, kad remiantis ieškiniu galima teigti, jog ieškovės iš esmės ketina šiuos reikalavimus grįsti reikalavimų dėl panaikinimo penktajam pagrindui pagrįsti pateiktų argumentų visuma ir prašyti Bendrojo teismo nustatyti, kokios pasekmės kyla dėl jo konstatuosimų klaidų, kad jos dalyvavo darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

913 Pirmasis–ketvirtasis argumentai susiję su pardavimų verte (penktojo pagrindo pirma dalis):

– dėstydamos pirmąjį argumentą ieškovės teigia, kad iš krovinių vežimo paslaugų maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, gautos pajamos negali būti įtrauktos į pardavimų vertę,

– dėstydamos antrąjį argumentą ieškovės teigia, kad jų apyvarta iš atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų negali būti įtraukta į pardavimų vertę,

– dėstydamos trečiąjį argumentą ieškovės teigia, kad turėtų būti atsižvelgta tik į papildomų mokesčių vertę, o ne į bendrą krovinių vežimo paslaugų kainą,

– dėstydamos ketvirtąjį argumentą ieškovės priekaištauja Komisijai, kad ši į pardavimų vertę įtraukė pajamas, gautas maršrutuose, kurie nesusiję su ginčijamu sprendimu.

914 Penktasis–devintasis argumentai susiję su sunkumo koeficientu (penktojo pagrindo antra dalis):

– dėstydamos penktąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į aplinkybę, kad ginčijamas kartelis neva yra ne toks sunkus ir ne toks žalingas kaip visos kainos derinimas,

– dėstydamos šeštąjį argumentą ieškovės tvirtina, kad reikia atsižvelgti į tai, kad 16 % dydžio sunkumo koeficientas sudaro nuo 45 % iki 320 % papildomų mokesčių vertės,

– dėstydamos septintąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į tai, jog ginčijamas kartelis nebuvo sudarytas plačiosios visuomenės nenaudai,

– dėstydamos aštuntąjį argumentą ieškovės teigia, kad vienodas 16 % dydžio sunkumo koeficientas nepakankamai atspindi jų individualią padėtį,

– dėstydamos devintąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į aplinkybę, jog veiksmai, kuriuos darant jos dalyvavo, buvo vieši ir apskritai neprieštaravo trečiosiose šalyse taikomiems teisės aktams.

915 Dėstydamos dešimtąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į tai, kad jų dalyvavimas ginčijamame kartelyje neprasidėjo 1999 m. gruodžio 13 d. (ketvirtojo ir penktojo pagrindo trečia dalis).

916 Dėstydamos vienuoliktąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į recidyvo nebuvimą (penktojo pagrindo ketvirta dalis).

917 Dvyliktasis–penkioliktasis argumentai, kuriuos ieškovės pateikia šiems reikalavimams pagrįsti, susiję su lengvinančiomis aplinkybėmis:

– dėstydamos dvyliktąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į jų mažareikšmį dalyvavimą ginčijamame kartelyje,

– dėstydamos tryliktąjį argumentą ieškovės teigia, kad papildomų mokesčių derinimas daugeliu atvejų buvo primestas pagal trečiųjų šalių teisės aktus,

– dėstydamos keturioliktąjį argumentą ieškovės teigia, kad reikia atsižvelgti į tai, jog vežėjų aljansai buvo Komisijos skatinama praktika,

– dėstydamos penkioliktąjį argumentą ieškovės tvirtina, kad turėtų būti atsižvelgta į tai, jog 2002 m. Danijos konkurencijos priežiūros institucijos sprendimas suteikė teisėtų lūkesčių, kad tai, kaip ieškovės trečiosiose šalyse laikosi SOP, nepriskiriama Sąjungos konkurencijos taisyklių taikymo sričiai.

918 Komisija prašo atmesti ieškovių reikalavimus ir prašo panaikinti joms pritaikytus bendrus sumažinimus 50 % ir 15 %, jeigu Bendrasis Teismas nuspręstų, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvarta negalėjo būti įtraukta į pardavimo vertę,

919 Sąjungos konkurencijos teisėje teisėtumo kontrolę papildo remiantis SESV 261 straipsniu pagal Reglamento Nr. 1/2003 31 straipsnį Sąjungos teismui suteikta neribota jurisdikcija. Ši jurisdikcija, be paprastos sankcijos teisėtumo kontrolės, Sąjungos teismui suteikia teisę pakeisti Komisijos vertinimą savuoju ir dėl to panaikinti, sumažinti ar padidinti skirtą vienkartinę ar periodinę baudą (žr. 2011 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Chalkor / Komisija*, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 63 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

920 Atliekant šį vertinimą pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalį, kiekvienos įmonės, kuriai skiriama bauda, atveju atsižvelgiama į nagrinėjamo pažeidimo sunkumą ir jo trukmę, pirmiausia laikantis motyvavimo, proporcingumo, sankcijų individualizavimo ir vienodo požiūrio principų, ir Sąjungos teismas neprivalo laikytis orientacinių taisyklių, kurias Komisija nustatė gairėse (šiuo klausimu žr. 2016 m. sausio 21 d. Sprendimo *Galp Energía España ir kt. / Komisija*, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90 punktą). Tačiau reikia pažymėti, kad SESV 261 straipsnyje ir Reglamento Nr. 1/2003 31 straipsnyje numatytos neribotos jurisdikcijos įgyvendinimas neprilygsta patikrinimui teismo iniciatyva ir kad Sąjungos teismuose vyksta rungimosi procesas. Todėl būtent ieškovė turi nurodyti su ginčijamu sprendimu susijusius pagrindus ir pateikti įrodymų šiems pagrindams pagrįsti, išskyrus su viešąja tvarka susijusius pagrindus, kuriuos teismas turi iškelti savo iniciatyva (2011 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Chalkor / Komisija*, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 64 punktas).

921 Taigi ieškovė privalo nurodyti ginčijamo sprendimo ginčijamus elementus, suformuluoti prieštaravimus šiuo atžvilgiu ir pateikti įrodymų, kuriuose gali būti svarių požymių, kad jos prieštaravimai pagrįsti (2011 m. gruodžio 8 d. Sprendimo *Chalkor / Komisija*, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 65 punktas).

922 Kad įvykdytų reikalavimus, taikomus baudos kontrolei naudojantis neribota jurisdikcija, kaip tai suprantama pagal Chartijos 47 straipsnį, Sąjungos teismas, įgyvendindamas SESV 261 ir 263 straipsniuose numatytus įgaliojimus, savo ruoštu turi išnagrinėti visus su teisės ir fakto klausimais susijusius prieštaravimus, kuriais siekiama įrodyti, kad baudos dydis neatitinka pažeidimo sunkumo ir trukmės (žr. 2014 m. gruodžio 18 d. Sprendimo *Komisija / Parker Hannifin Manufacturing ir Parker-Hannifin*, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, 75 punktą ir nurodytą jurisprudenciją; taip pat 2017 m. sausio 26 d. Sprendimo *Villeroy & Boch Austria / Komisija*, C-626/13 P, EU:C:2017:54, 82 punktą).

923 Galiausiai nustatydamas baudų dydį Sąjungos teismas turi pats įvertinti bylos aplinkybes ir nagrinėjamo pažeidimo rūšį (2016 m. sausio 21 d. Sprendimo *Galp Energía España ir kt. / Komisija*, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 89 punktas), taip pat atsižvelgti į visas faktines aplinkybes (šiuo klausimu žr. 2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Prym ir Prym Consumer / Komisija*,

C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86 punktą), įskaitant, jei reikia, papildomus informacijos duomenis, nenurodytus Komisijos sprendime skirti baudą (šiuo klausimu žr. 2000 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *Stora Kopparbergs Bergslags / Komisija*, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57 punktą ir 2011 m. liepos 12 d. Sprendimo *Fuji Electric / Komisija*, T-132/07, EU:T:2011:344, 209 punktą).

924 Šioje byloje Bendrasis Teismas, naudodamasis neribota jurisdikcija ir remdamasis šalių pateiktais argumentais šiems reikalavimams pagrįsti, turi nustatyti, jo nuomone, tinkamiausią baudos dydį, atsižvelgdamas būtent į konstatavimus, padarytus nagrinėjant reikalavimams dėl panaikinimo pagrįsti pateiktus pagrindus, taip pat į visas reikšmingas faktines aplinkybes.

925 Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, jog tam, kad būtų nustatytas ieškovėms skirtinos baudos dydis, nereikia nukrypti nuo ginčijamame sprendime Komisijos taikyto skaičiavimo metodo, kurį pirma išnagrinėjęs nenustatė, kad jis neteisėtas, kaip galima teigti remiantis išnagrinėjus penktąjį pagrindą. Iš tiesų, nors teismas, naudodamasis jam suteikta neribota jurisdikcija, privalo pats įvertinti bylos aplinkybes ir nagrinėjamo pažeidimo rūšį, kad galėtų nustatyti baudos dydį, naudojimasis neribota jurisdikcija nustatant skiriamų baudų dydį jis negali diskriminuoti įmonių, dalyvavusių susitarime ar suderintuose veiksmuose, prieštaraujančiuose SESV 101 straipsniui, EEE susitarimo 53 straipsniui ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsniui. Todėl orientyrais, kurie gali būti nustatyti gairėse, paprastai gali vadovautis Sąjungos teismai, įgyvendindami minėtą kompetenciją, nes Komisija taikė šias gaires, kai apskaičiavo kitoms įmonėms sprendimu, kurį nagrinės šie teismai, skirtas baudas (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 80 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

926 Tokiomis aplinkybėmis pirmiausia reikia pažymėti, ypač atsižvelgiant į Komisijos patikslinimus, pateikus atsakant į 2021 m. sausio 12 d., kovo 2 d. ir balandžio 12 d. Bendrojo Teismo pateiktus klausimus, kad Komisija nusprendė, jog *SAS Consortium* bendra pardavimų vertė buvo 17 739 806 eurų, o *SAS Cargo* ir SAS – 238 196 616 eurų. Į šią vertę įtrauktos 262 084 eurų dydžio pajamos, gautos iš maršrutų EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, dėl kurių šio sprendimo 768–774 punktuose Bendrasis Teismas nusprendė, kad jos nepriskiriamos vienam ir tęstiniam pažeidimui. Taigi tos pajamos turėtų būti neįtrauktos į pardavimų vertę, kaip nurodyta pirmajame ieškovių argumente.

927 Kiek tai susiję su pažeidimo laikotarpiu iki 2004 m. gegužės mėn., dėl kuriuo buvo nustatytas ieškovių dalyvavimas, reikia pasekti Komisijos pavyzdžiu ginčijamo sprendimo 1197 punkte ir maršrutuose EEE bei maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos kaip pagrindą imti pardavimų vertes, kurios atitinkamai yra 17 112 706 eurų ir 627 100 eurų, atsižvelgiant tik į valstybes, kurios buvo EEE susitarimo susitariančiosios šalys arba Sąjungos valstybės narės iki 2004 m. gegužės mėn.

928 Beje, reikia pažymėti, kad trečiajame argumente, kuris susijęs su visos krovinių vežimo paslaugos kainos įtraukimu į pardavimų vertę, daroma nuoroda į penktojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktą trečiąjį prieštaravimą, kuriuo ieškovės rėmėsi reikalavimams dėl panaikinimo pagrįsti. Tačiau Bendrasis Teismas šį prieštaravimą išnagrinėjo ir atmetė šio sprendimo 807–817 punktuose, o jam pagrįsti ieškovių pateiktuose argumentuose nėra nieko, kas leistų tvirtinti, kad dėl visos krovinių vežimo paslaugų kainos įtraukimo į pardavimo vertę būtų nustatyta netinkama pardavimo vertė. Atvirkščiai, jeigu į pardavimo vertę būtų įtrauktos ne visos krovinių vežimo paslaugų kainos sudedamosios dalys, o tik papildomi mokesčiai, taip būtų dirbtinai sumažinta vieno ir tęstinio pažeidimo ekonominė svarba.

929 Dėl antrojo argumento, kuris susijęs su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvartos įtraukimu į pardavimo vertę, reikia pažymėti, kad jame daroma nuoroda į penktojo pagrindo pirmoje dalyje pateiktą antrąjį prieštaravimą, kuriuo ieškovės rėmėsi reikalavimams dėl panaikinimo pagrįsti. Tačiau Bendrasis Teismas šį prieštaravimą išnagrinėjo ir atmetė šio sprendimo 775–806 punktuose, o jam pagrįsti pateiktuose argumentuose nėra nieko, kas leistų tvirtinti, kad dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvartos įtraukimo į pardavimo vertę būtų nustatyta netinkama pardavimo vertė. Atvirkščiai, atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvartos neįtraukimas į pardavimo vertę būtų kliūtis skirti ieškovėms tinkamą baudą, atitinkančią jų dalyvavimo ginčijamame kartelyje darytą žalą įprastam konkurencijos veikimui (šiuo klausimu žr. 2016 m. birželio 28 d. Sprendimo *Portugal Telecom / Komisija*, T-208/13, EU:T:2016:368, 236 punktą).

930 Dėl ketvirtojo argumento dėl su ginčijamu karteliu nesusijusiuose maršrutuose gautų pajamų įtraukimo į pardavimų vertę reikia pasakyti, kad jis grindžiamas, kaip galima teigti išnagrinėjus reikalavimus dėl panaikinimo (žr. šio sprendimo 818–822 punktus), klaidinga prielaida, jog Komisija nepagrįstai ieškovėms priskyrė atsakomybę už vieną ir tęstinį pažeidimą maršrutuose EEE, maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Taigi jį reikia atmesti.

931 Tai nustačius, remiantis Komisijos atsakymais į 2021 m. balandžio 12 d. Bendrojo Teismo jai pateiktą klausimą, reikia pažymėti, kad į šio sprendimo 926 ir 927 punktuose nurodytas pardavimų vertes neįtraukta ieškovių apyvarta išimtinai vidaus maršrutuose atitinkamai Danijoje, Švedijoje ir Norvegijoje (toliau – vidaus maršrutai).

932 Bendrojo teismo paklausta dėl tokio neįtraukimo suderinamumo su vienodo požiūrio principu ir 2006 m. gairių 13 punktu Komisija, viena vertus, pažymėjo, kad, remiantis po 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo suformuota jurisprudencija, šio sprendimo 931 punkte nurodytos neįtrauktos pajamos iš tikrųjų buvo gautos už pardavimus, tiesiogiai ar netiesiogiai susijusius su pažeidimu, kaip suprantama pagal tą punktą. Kita vertus, ji nurodė, kad tikriausiai tokie „vidaus pardavimai“ nebuvo atskaityti nuo kitiems vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, taikytos pardavimo vertės, nes per administracinę procedūrą ji jų neparagino to padaryti, kai pateikė klausimus apie apyvartą baudos dydžio apskaičiavimo tikslais, o tie vežėjai, išskyrus ieškoves, atsakymuose nenurodė, kad pasirinko neįtraukti tų „vidaus pardavimų“.

933 Vis dėlto Komisija iš esmė teigia, kad Bendrasis Teismas, naudodamasis, jei reikia, jam suteikta neribota jurisdikcija, neprivalo atsižvelgti į ieškovių apyvartą vidaus maršrutuose, nes ieškovėms skirta bauda išlieka tinkama ir proporcinga net ir tuo atveju, jei į tą apyvartą nebūtų atsižvelgta. Be to, kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai ir kurie tikriausiai įtraukė tokius vidaus pardavimus į Komisijai per administracinę procedūrą nurodytą apyvartą, negali pasinaudoti kito asmens atžvilgiu padarytais neteisėtais veiksmais.

934 Paragintos reaguoti į Komisijos atsakymus ieškovės pritarė Komisijai, kad nereikia į jų pardavimų vertes iš naujo įtraukti jų apyvartos vidaus maršrutuose. Viena vertus, dėl to nebūtų taikomas skirtingas požiūris į kitus vežėjus, kuriems pateikti prieštaravimai, nes tų vežėjų, kurie per administracinę procedūrą nenurodė vykdytų „vidaus pardavimų“, padėtis nebuvo panaši į ieškovių padėtį. Kita vertus, tik dvišalis bendradarbiavimas su *Lufthansa*, kuriam taikyta išimtis, galėjo turėti „įtakos“ jų teikiamoms paslaugoms vidaus maršrutuose. Be to, ieškovės remiasi Teisingumo Teismo sprendimais, priimtais dėl 2012 m. kovo 28 d. Komisijos sprendimo C (2012) 1959 *final* dėl procedūros pagal [SESV] 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį (byla COMP/39462 – Krovinių ekspedijavimas).

935 Šiuo atveju ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalyje vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, pripažinti atsakingi už SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą, kiek tai susiję su maršrutais tarp EEE esančių oro uostų. Priešingai nei to straipsnio 2–4 dalys, kuriose kalbama išimtinai tik apie tarptautinius maršrutus, 1 dalies formuluotė suprantama kaip apimanti visus maršrutus tarp oro uostų, jei tik išvykimo ir paskirties vieta yra EEE. Tuo remiantis darytina išvada, kad 1 straipsnio 1 dalyje kalbama apie veiksmus tiek maršrutuose tarp valstybių narių arba EEE susitarimo susitariančiųjų šalių, tiek apie maršrutus, kuriais skrydžiai vykdomi vienos valstybės narės arba vienos susitariančiosios šalies viduje.

936 Tokiomis aplinkybėmis vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, apyvarta maršrutuose, kuriais skrydžiai vykdomi vienos valstybės narės arba vienos susitariančiosios šalies viduje, akivaizdžiai susijusi su vieno ir tęstinio pažeidimo taikymo sritimi, o to pažeidimo ekonominės svarbos ir kiekvieno vežėjo, kuriems pateikti prieštaravimai, atlikto vaidmens šiuo klausimu vertinimas nebūtų teisingas, jei nebūtų atsižvelgta į šią apyvartą baudos dydžio apskaičiavimo tikslais.

937 Beje, reikia pažymėti, kad prašymai suteikti informacijos, kuriuos Komisija per administracinę procedūrą pateikė vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, ir kuriais ji siekia, be kita ko, surinkti duomenis apie jų apyvartą maršrutuose EEE, susiję su „maršrutais, kurių išvykimo ir paskirties vietos oro uostai buvo EEE teritorijoje“, tačiau nepažymėta, kad tie maršrutai iš tiesų buvo tarpvalstybiniai. Ginčijamo sprendimo 1197 konstatuojamojoje dalyje dėl pardavimų vertės Komisija nurodo, kad „apyvarta [EEE viduje] generuojama [18 iš 28] šalių, kurios tuo metu buvo EEE susitarimo susitariančiosios šalys“, ir kad „apyvarta [maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos] generuojama maršrutuose tarp [15 iš 25] tuometinių valstybių narių ir Šveicarijos. Pirmuoju atveju paminėjimas, kad apyvarta generuojama tam tikrame skaičiuje šalių, o kitu atveju nuoroda į maršrutus „tarp“ tam tikro skaičiaus valstybių narių rodo Komisijos norą pirmuoju atveju nedaryti skirtumo tarp vidaus ir tarpvalstybinių maršrutų, antraip ji nurodytų, kad apyvarta EEE viduje buvo generuojama maršrutuose „tarp“ susitariančiųjų šalių.

938 Toks aiškinimas atspindi Komisijos ketinimus, kaip juos supranta vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, o tai patvirtina aplinkybė, kad ieškovės per administracinę procedūrą aiškiai tvirtino, jog pardavimai vidaus maršrutuose neturi būti įtraukti į jų pardavimų maršrutuose EEE vertę. Iš tiesų šis prašymas neįtraukti vidaus maršrutų turi prasmės tik tuo atveju, jei iš principo pripažįstama, kad jie patenka į maršrutus EEE.

939 Tuo remiantis darytina išvada, kad vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, apyvarta maršrutuose EEE vienoje ir toje pačioje susitariančiojoje šalyje visiškai nebuvo integruota į pardavimų vertę, kaip per neapsižiūrėjimą teigia Komisija. Ta apyvarta buvo nurodyta per administracinę procedūrą kartu su Komisijos paprašytais pateikti duomenimis, įtraukta į pardavimų vertę, kuria ginčijamame sprendime naudojosi Komisija, remdamasi jos taikytu metodu, ir atspindėjo vieno ir tęstinio pažeidimo geografinę apimtį, kaip galima teigti remiantis ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalimi.

940 Taigi taip pat siekiant užtikrinti vienodą požiūrį į ieškinį dėl ginčijamo sprendimo pareiškusius vežėjus, kuriems pateikti prieštaravimai, Bendrajam Teismui svarbu į šio sprendimo 926 ir 927 punktuose nurodytą pardavimo vertę reintegruoti ieškovių apyvartą vidaus maršrutuose, kurios dydis yra 7 991 282 eurai.

941 Paskui reikia pažymėti, kad dėl ginčijamo sprendimo 1198–1212 konstatuojamosiose dalyse nurodytų priežasčių vienas ir tęstinis pažeidimas yra vertas to, kad būtų taikomas 16 % sunkumo koeficientas.

942 Penktasis–devintasis argumentai neįrodo, kad būtų priešingai. Šiuose argumentuose iš esmės daroma nuoroda į penktojo pagrindo antroje dalyje pateiktus prieštaravimus, kuriuos ieškovės pateikė reikalavimams dėl panaikinimo pagrįsti. Tačiau šią dalį Bendrasis Teismas išnagrinėjo ir atmetė šio sprendimo 824–864 punktuose, taigi nėra nieko kas leistų tvirtinti, jog šiais argumentais galima pagrįsti mažesnį nei 16 % sunkumo koeficientą.

943 Konkrečiai dėl neva nesamo vieno ir tęstinio pažeidimo poveikio plačiajai visuomenei, apie kurį kalbama šiems reikalavimams pagrįsti pateiktame septintajame argumente, reikia pridurti, kad baudos dydis negali būti laikomas netinkamu vien dėl to, kad neatspindi ekonominės žalos, kurią įtarimas pažeidimas padarė ar galėjo padaryti, dydžio (2016 m. vasario 29 d. Sprendimo *Schenker / Komisija*, T-265/12, EU:T:2016:111, 287 punktas). Taigi šiuo argumentu negalima pagrįsti sunkumo koeficiento sumažinimo.

944 Atvirkščiai, Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad sunkumo koeficientas turi būti sumažintas, kad būtų atsižvelgta į tai, jog PKM derinimu maršrutuose iš Tailando į EEE nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. nebuvo pažeistas SESV 101 straipsnis ir EEE susitarimo 53 straipsnis, kiek tai susiję su PKM. Dėl to sumažėja šios sudedamosios dalies apimtis. Kadangi tas sumažėjimas truko neilgai ir nesusijęs su skrydžiais iš EEE į Tailandą, Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad sunkumo koeficientą pakanka sumažinti nuo 16 % iki 15,7 %, kad būtų į tai atsižvelgta.

945 Dėl papildomo dydžio reikia priminti, kad 2006 m. gairių 25 punkte numatyta, jog neatsižvelgdama į įmonės dalyvavimo darant pažeidimą trukmę Komisija prie bazinio baudos dydžio pridės sumą, lygią 15–25 % pardavimo vertės, siekdama atgrasyti įmones nuo dalyvavimo horizontaliuosiuose susitarimuose dėl kainų nustatymo, rinkos pasidalijimo ir gamybos ribojimo. Tame punkte pažymėta, kad priimdama sprendimą, į kokią pardavimo vertės procentinę dalį reikia atsižvelgti konkrečiu atveju, Komisija įvertins kelis veiksnius, ypač tuos, kurie nurodyti tų gairių 22 punkte. Tai tie patys veiksniai, į kuriuos atsižvelgia Komisija, nustatydama sunkumo koeficientą, ir jie apima pažeidimo pobūdį, visų suinteresuotųjų šalių bendrai užimamą rinkos dalį, pažeidimo geografinę apimtį ir pažeidimo įgyvendinimą arba neįgyvendinimą.

946 Tuo remdamasis Sąjungos teismas nusprendė, kad net jeigu Komisija nepateikia konkrečių motyvų dėl pardavimų vertės procentinės dalies, kuri naudota nustatant papildomą sumą, tokiu atveju pakanka paprastos nuorodos į veiksnių, į kuriuos atsižvelgta vertinant sunkumą, analizę (2015 m. liepos 15 d. Sprendimo *SLM ir Ori Martin / Komisija*, T-389/10 ir T-419/10, EU:T:2015:513, 264 punktas).

947 Ginčijamo sprendimo 1219 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad „atsižvelgiant į konkrečias bylos aplinkybes“ ir į kriterijus, kuriais vadovautasi nustatant sunkumo koeficientą, „nustatant papildomą dydį turi būti taikoma 16 % dydžio procentinė dalis“.

948 Tuo remiantis darytina išvada, kad atsižvelgdamas į ginčijamo sprendimo 1198–1212 konstatuojamosiose dalyse ir šio sprendimo 944 punkte nurodytus motyvus Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad 15,7 % papildomas dydis yra tinkamas.

949 Be to, reikia taikyti kiekvienai iš trijų ieškovių taikomą Komisijos nustatytą metodą papildomam dydžiui apskaičiuoti, kuris apibūdintas ginčijamo sprendimo 1221–1229 konstatuojamosiose dalyse.

950 Beje, remiantis ginčijamo sprendimo 1214–1217 konstatuojamosiomis dalimis teigtina, kad dėl ieškovių dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą Komisija nustatė tokius dauginimo koeficientus:

– SAS – 4 ir 5/12, *SAS Cargo* – 4 ir 8/12, *SAS Consortium* – 4 maršrutuose EEE,

– SAS ir *SAS Cargo* – 1 ir 9/12 maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių,

– SAS ir *SAS Cargo* – 3 ir 8/12 bei *SAS Consortium* – 1 ir 6/12 maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos,

– SAS ir *SAS Cargo* – 8/12 maršrutuose tarp EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių.

951 Kadangi Bendrasis Teismas nenustatė, kad būtų padaryta klaida nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo trukmę, jis privalo atmesti dešimtąjį argumentą ir nustatyti ankstesniame punkte nurodytus dauginimo koeficientus.

952 Taigi nustatomi tokie bazinės baudos dydžiai: *SAS Consortium* –19 953 394,43 euro, *SAS Cargo* –92 200 925,36 euro ir SAS –93 345 061,65 euro.

953 Komisijos prašymas atimti iš ieškovių pritaikytą bendrą sumažinimą 50 % neturi būti tenkinimas. Kaip galima teigti remiantis atsiliepimu į ieškinį, tame prašyme daroma prielaida, kad Bendrasis Teismas nuspręs, jog atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimo apyvarta negalėjo būti įtraukta į pardavimų vertę. Tačiau Bendrasis Teismas atsisakė tai padaryti šio sprendimo 929 punkte.

954 Taigi bazinis dydis, pritaikius bendrą sumažinimą 50 %, kuris taikomas tik baziniam dydžiui, kiek jis susijęs su maršrutais EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, ir maršrutams tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių (žr. ginčijamo sprendimo 1241 konstatuojamąją dalį), kurio ieškovės veiksmingai neužginčijo dėstydamos reikalavimus dėl panaikinimo ir kuris nėra netinkamas, suapvalinus turėtų būti toks: *SAS Consortium* – 19 900 000 eurų, *SAS Cargo* – 65 000 000 eurų ir SAS – 65 000 000 eurų. Šiuo atveju Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad šį bazinį dydį reikia suapvalinti mažėjimo linkme iki dviejų pirmų skaičių, išskyrus tuos atvejus, kai šis sumažinimas yra didesnis nei 2 % sumos iki suapvalinimo – tokiu atveju šis dydis apvalinamas iki trijų pirmų skaičių. Šis metodas yra objektyvus, leidžia visiems ieškinį dėl ginčijamo sprendimo pateikusiems vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, pritaikyti sumažinimą ir išvengti skirtingo požiūrio (šiuo klausimu žr. 2014 m. vasario 27 d. Sprendimo *InnoLux / Komisija*, T-91/11, EU:T:2014:92, 166 punktą).

955 Dėl vienuoliktojo argumento dėl recidyvo nebuvimo reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo 1243–1245 konstatuojamosiose dalyse *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* baudos bazinį dydį Komisija padidino 50 % už recidyvą. Tačiau ieškovių argumentai painiojami su argumentais, pateiktais siekiant pagrįsti ketvirtą penktojo pagrindo dalį, kuria remiamasi norint pagrįsti reikalavimus dėl panaikinimo, kuriuos Bendrasis Teismas išnagrinėjo ir atmetė šio sprendimo 868–885 punktuose, taigi nėra nieko, kuo remiantis būtų galima teigti, kad pakartotinis ieškovių elgesys gali pagrįsti baudos bazinio dydžio didinimą mažiau nei 50 %.

956 Galiausiai dėl baudos bazinio dydžio tikslinimo reikia priminti, kad ieškovėms pritaikytas bendras sumažinimas 15 %, kurio pakankamumą jos ginčija penktojo pagrindo penktoje dalyje, pateiktoje grindžiant reikalavimus dėl panaikinimo, taip pat dėstydamos tryliktąjį–penkioliktąjį argumentus. Tačiau tie argumentai painiojami su argumentais, pateiktais dėstant penktojo pagrindo penktą dalį, kurią Bendrasis Teismas išnagrinėjo ir atmetė šio sprendimo 886–904 punktuose, taigi juose nėra nieko, kuo būtų galima pagrįsti papildomą sumažinimą dėl tam tikrose reglamentavimo tvarkose išreikšto skatinimo ar tam tikrų veiksmų ar garantijų. Atvirkščiai, dėl šio sprendimo 953 punkte išdėstytoms priežastims analogiškų priežasčių negalima tenkinti Komisijos prašymo atimti pritaikytą sumažinimą.

957 Beje, ginčijamo sprendimo 1258 ir 1259 konstatuojamosiose dalyse už ieškovių mažareikšmį dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą Komisija joms pritaikė baudos bazinio dydžio sumažinimą 10 %, kurį ieškovės, dėstydamos šiems reikalavimams pagrįsti pateiktą dvyliktąjį argumentą, laiko nepakankamu. Tačiau reikia priminti, kad Komisija klaidingai ieškovėms priskyrė atsakomybę už vieno ir tęstinio pažeidimo epizodą, susijusį su atsisakymu mokėti komisinius, ir kad dėl to ji pervertino jų dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą mastą. Todėl nebuvo tinkama už tai ieškovėms pritaikyti tik 10 % sumažinimą.

958 Tokiomis aplinkybėmis atsižvelgdamas į tai, kad laikotarpis, kuriuo vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, tarėsi dėl atsisakymo mokėti komisinius, yra trumpas, palyginti su viso vieno ir tęstinio pažeidimo trukme, Bendrasis Teismas mano, kad sumažinimas 21 % dėl ieškovių mažareikšmio dalyvavimo darant vieną ir tęstinį pažeidimą yra tinkamas.

959 Atvirkščiai, Bendrasis Teismas nemano, kad ginčijamo sprendimo 196, 223, 406, 415, 443 ir 517 konstatuojamosiose dalyse aprašytų bendravimo epizodų neįtraukimas į požymių visumą galėtų pagrįsti papildomo sumažinimo ieškovėms pritaikymą. Per šiuos bendravimo epizodus buvo kalbama apie PKM WOW aljanso viduje (223 ir 517 konstatuojamosios dalys), ACCS viduje (443 konstatuojamoji dalis) ir apskritai vietinės administracijos lygmeniu (196, 406 ir 415 konstatuojamosios dalys). Viena vertus, svarbu pažymėti, kad, nepaisant to, jog tie bendravimo epizodai neįtraukti į požymių, kuriais galėjo remtis Komisija, visumą, ieškovių dalyvavimas visuose trijuose bendravimo epizoduose ir, svarbiausia, su PKM susijusioje vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje yra pakankamai tvirtai pagrįstas. Kita vertus, reikia pažymėti, kad nė vienas iš tų bendravimo epizodų nesusijęs su PSM. Taigi nebūtų tinkama ieškovėms pritaikyti didesnį nei 21 % sumažinimą už mažareikšmį jų dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą.

960 Beje, reikia pripažinti, kad ieškovėms pritaikytas sumažinimas 15 % už pateiktą prašymą atleisti nuo baudos ar ją sumažinti yra tinkamas.

961 Atsižvelgiant į visus išdėstytus argumentus, ieškovėms skirtos baudos dydį reikia skaičiuoti taip: pirma, bazinis dydis nustatomas atsižvelgiant į vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą, 2005 m. ieškovių pardavimo vertei maršrutuose EEE, maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, ir maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos taikant 15,7 % procentinį dydį, paskui už pažeidimo trukmę pritaikant šio sprendimo 950 punkte nurodytus dauginimo koeficientus, patikslintus atsižvelgiant į šio sprendimo 951 punkte išdėstytus konstatavimus, ir galiausiai pridedant 15,7 % papildomą dydį; taip gaunamas vidutinis 19 900 000 eurų dydis *SAS Consortium* atveju, 92 200 925,36 euro dydis *SAS Cargo* atveju ir 93 345 061,65 euro dydis SAS atveju. Pritaikius bendrą sumažinimą 50 %, suapvalintas dydis yra 19 900 000 eurų *SAS Consortium* atveju, 65 000 000 *SAS Cargo* atveju ir 65 000 000 eurų SAS atveju. Tada *SAS Consortium* ir *SAS Cargo* atveju bazinį dydį padidinus

50 % už recidyvą, pritaikius 15 % bendrą sumažinimą ir 21 % papildomą sumažinimą už ieškovių mažareikšmį dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą, nustatomi tokie dydžiai: 22 686 000 eurų *SAS Consortium* atveju, 74 100 000 eurų *SAS Cargo* atveju ir 43 647 500 eurų SAS atveju. Galiausiai šie dydžiai turi būti sumažinti 15 % už pateiktą prašymą atleisti nuo baudos ar ją sumažinti; taip gauti tokie galutiniai baudų dydžiai: 19 283 100 eurų *SAS Consortium* atveju, 62 985 000 eurų *SAS Cargo* atveju ir 37 100 375 eurų SAS atveju.

962 Dėl baudų dydžio, kurias ieškovės turi sumokėti individualiai ir solidariai, Bendrasis Teismas laikosi nuomonės, kad nereikia nukrypti nuo ginčijamo sprendimo 1226 ir 1231–1234 konstatuojamosiose dalyse Komisijos aprašyto metodo. Tik *SAS Consortium* skirtos baudos dydis – 7 030 618 eurų, *SAS Cargo* ir *SAS Consortium* solidariai skirtos baudos dydis – 5 937 909 eurai, *SAS Cargo*, *SAS Consortium* ir SAS solidariai skirtos baudos dydis 6 314 572 eurai, *SAS Cargo* ir SAS solidariai skirtos baudos dydis – 29 045 427 eurai, o *SAS Cargo* skirta 21 687 090 eurų bauda.

IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų

963 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 3 dalį, jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama, kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Tačiau Bendrasis Teismas gali nuspręsti, kad, be savo bylinėjimosi išlaidų, šalis padengia dalį kitos šalies bylinėjimosi išlaidų, jeigu tai pateisinama atsižvelgiant į nagrinėjamos bylos aplinkybes.

964 Nagrinėjamu atveju buvo patenkinta didžioji dalis ieškovių reikalavimų. Susiklosčius tokioms sąlygoms, bylos aplinkybės bus tinkamai įvertintos nusprendus, kad jos padengia ketvirtį savo bylinėjimosi išlaidų, o Komisija padengia savo ir tris ketvirčius ieškovių bylinėjimosi išlaidų.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (ketvirtoji išplėstinė kolegija),

nusprendžia:

1. **Panaikinti 2017 m. kovo 17 d. Komisijos sprendimo C(2017) 1742 *final* dėl procedūros pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį bei Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla AT.39258 – Krovininis oro transportas) 1 straipsnio 1 dalies o, p ir q punktus, 2 dalies o ir p punktus, 3 dalies o ir p punktus ir 4 dalies o, p ir q punktus, kiek juose pripažįstamas SAS AB, *SAS Cargo Group A/S* ir *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* dalyvavimas vieno ir tęstinio pažeidimo sudedamojoje dalyje, susijusioje su atsisakymu mokėti komisinius už papildomus mokesčius.**

2. **Panaikinti 1 straipsnio 2 dalies o ir p punktus, kiek juose pripažįstamas SESV 101 straipsnio pažeidimas maršrutuose iš Tailando į Europos Sąjungą nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. dėl su PKM susijusio epizodo, ir 1 straipsnio 3 dalies o ir p punktus, kiek juose pripažįstamas EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimas maršrutuose iš Tailando į Europos ekonominę erdvę nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. dėl su PKM susijusio epizodo.**

3. **Panaikinti 3 straipsnio n–r punktus.**

4. ***Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* nustatyti 7 030 618 eurų dydžio baudą, *SAS Cargo Group* ir *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* – solidarią 5 937 909 eurų dydžio baudą, *SAS Cargo Group*, *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* ir SAS – solidarią 6 314 572 eurų dydžio baudą, *SAS Cargo Group* ir SAS – solidarią 29 045 427 eurų dydžio baudą, o *SAS Cargo Group* – 21 687 090 eurų dydžio baudą**.

5. **Atmesti likusią ieškinio dalį.**

6. **Europos Komisija padengia savo ir tris ketvirtadalius *SAS Cargo Group*, *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* ir SAS bylinėjimosi išlaidų.**

7. ***SAS Cargo Group*, *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* ir SAS padengia ketvirtadalį savo bylinėjimosi išlaidų.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Paskelbta 2022 m. kovo 30 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

I. Ginčo aplinkybės . . . 2

A. Administracinė procedūra . . . 2

B. 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimas . . . 3

C. Ieškinys Bendrajame Teisme dėl 2010 m. lapkričio 9 d. sprendimo . . . 6

D. Ginčijamas sprendimas . . . 7

II. Procesas ir šalių reikalavimai . . . 17

III. Dėl teisės . . . 19

A. Dėl reikalavimo panaikinti . . . 19

1. Dėl pirmojo pagrindo dėl teisės į gynybą ir procesinio lygiateisiškumo principo pažeidimo, nes atsisakyta leisti susipažinti su kaltę patvirtinančiais ir ją paneigiančiais įrodymais . . . 19

a) Dėl galimų kaltę patvirtinančių įrodymų . . . 22

b) Dėl galimų kaltę paneigiančių įrodymų . . . 24

c) Išvada . . . 26

2. Dėl antrojo pagrindo dėl teisės būti išklausytam pažeidimo ir dėl kompetencijos nebuvimo . . . 26

a) Dėl antrojo pagrindo pirmos dalies, susijusios su teisės būti išklausytam pažeidimu ir su Komisijos kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamuosiuose maršrutuose nebuvimu . . . 26

1) Dėl teisės būti išklausytam . . . 27

2) Dėl apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo . . . 29

i) Dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimo poveikio atskirai paėmus . . . 30

– Dėl aptariamo poveikio reikšmės . . . 31

– Dėl nagrinėjamo poveikio numatomumo . . . 33

– Dėl nagrinėjamo poveikio esmės . . . 35

– Dėl nagrinėjamo poveikio tiesioginio pobūdžio . . . 37

ii) Dėl vieno ir tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikio . . . 38

b) Dėl antrojo pagrindo antros dalies dėl maršrutų EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos. 39

3. Dėl trečiojo pagrindo dėl veiksmų, su kuriais buvo susijusios ieškovės, vertinimo klaidos, ir dėl to, kad tie veiksmai patvirtina jų dalyvavimą darant vieną ir tęstinį pažeidimą ar kad joms apie jį buvo žinoma 42

a) Dėl pirmos dalies, susijusios su keliais pažeidimais įrodant pasaulinio masto vieną ir tęstinį pažeidimą 42

1) Dėl pirmojo prieštaravimo, siejamo su pareigos motyvuoti pažeidimu ir klaidingais konstatavimais dėl vieno ir tęstinio pažeidimo pasaulinio masto . . . 43

2) Dėl antrojo prieštaravimo, siejamo su klaidingais konstatavimais dėl vieno pažeidimo pobūdžio 48

3) Dėl trečiojo prieštaravimo, siejamo su klaidingais konstatavimais dėl pažeidimo tęstinumo 52

b) Dėl antros dalies, siejamos su klaidomis vertinant veiksmus, priskiriamus dvišaliam aljansui su „Lufthansa“ 52

c) Dėl trečios dalies, siejamos su klaidomis vertinant 1999 m. vykusį susirašinėjimą elektroniniais laiškais „Star Cargo“ aljanso viduje 55

d) Dėl ketvirtosios dalies, siejamos su klaidomis vertinant WOW aljansui priskiriamus veiksmus 60

1) Dėl pirmojo prieštaravimo, siejamo su klaidomis konstatuojant WOW aljanso narių bendravimo neteisėtumą 60

i) Dėl teisės į gynybą pažeidimo 60

ii) Dėl WOW aljanso sutarties apimties ir realaus jos įgyvendinimo 62

iii) Dėl bendravimo apimties WOW aljanso viduje 63

2) Dėl antrojo prieštaravimo, siejamo su per klaidą neišnagrinėtu bendravimo WOW aljanso viduje suderinamumu su SESV 101 straipsniu 66

i) Dėl oro vežėjų aljansams taikomos normos naujo aiškinimo atgaline data ir diskriminuojant 66

ii) Dėl neatsižvelgimo į ieškovių parodymus, susijusius su SESV 101 straipsnio 3 dalies taikymu 67

3) Dėl trečiojo prieštaravimo, siejamo su klaidomis dėl bendravimo WOW aljanso viduje įtraukimo į vieno ir tęstinio pažeidimo apimtį 68

e) Dėl aštuntos dalies, siejamos su klaidomis dėl keliose šalyse įvykusių vietinės reikšmės tarpusavyje nesusijusių įvykių įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą 68

f) Dėl penktos dalies, siejamos su klaidomis dėl bendravimo epizodų, susijusių su pajėgumų rezervavimo sutartimis, įtraukimo į vieną ir tęstinį pažeidimą 73

g) Dėl šeštos dalies, siejamos su klaidomis vertinant trečiosiose šalyse vykusį bendravimą . . . 77

1) Dėl pirmojo prieštaravimo, kad buvo pažeisti suverenumo ir nesikišimo principai . . . 77

2) Dėl antrojo prieštaravimo dėl klaidų vertinant valstybės spaudimą, kurį ieškovės patyrė įvairiose trečiosiose šalyse . . . 78

i) Honkongas . . . 80

ii) Japonija . . . 82

iii) Kitos trečiosios šalys . . . 85

3) Dėl trečiojo prieštaravimo, grindžiamo klaidomis taikant SESV 101 straipsnio 1 dalį veiksmams, susijusiems su atvykstamaisiais maršrutais iki 2004 m. gegužės 1 d., o EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį – veiksmams, susijusiems su maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos iki 2002 m. birželio 1 d. . . . 87

4) Dėl ketvirtojo prieštaravimo, siejamo su klaidomis vertinant veiksmus Šveicarijoje . . . 91

5) Dėl penktojo prieštaravimo, siejamo su klaida dėl ieškovių veiksmų trečiosiose šalyse priskyrimo prie vieno ir tęstinio pažeidimo . . . 94

h) Dėl septintos dalies, siejamos su klaidomis vertinant kitų vežėjų kalbas apie ieškovių veiksmus . . . 94

i) Dėl devintos dalies, siejamos su klaidomis vertinant ieškovių žinias apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, veiksmus . . . 97

1) Dėl papildomų mokesčių . . . 98

2) Dėl atsisakymo mokėti komisinius . . . 103

j) Dėl dešimtos dalies, siejamos su klaidomis bendrai vertinant Komisijos pateiktą įrodymų visumą . . . 105

4. Dėl ketvirtojo pagrindo, susijusio su SESV 266 straipsnio, pagal Chartijos 17 straipsnį saugomos teisės į nuosavybę ir pareigos motyvuoti pažeidimu . . . 108

a) Dėl pirmos dalies, susijusios su SESV 266 straipsnio pažeidimu . . . 108

b) Dėl antros dalies, siejamos su pagal Chartijos 17 straipsnį saugomos teisės į nuosavybę pažeidimu . . . 109

c) Dėl trečios dalies, susijusios su pareigos motyvuoti pažeidimu . . . 111

5. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo klaidomis nustatant ieškovėms skirtos baudos dydį 112

a) Dėl pirmos dalies, susijusios su klaidomis nustatant pardavimų vertę . . . 112

1) Dėl apyvartos, gautos iš krovinių vežimo paslaugų maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, įtraukimo į pardavimų vertę 113

2) Dėl apyvartos, gautos iš pardavimų „už EEE ribų“, įtraukimo į pardavimų vertę ir dėl bendro sumažinimo 50 % 114

3) Dėl visos krovinių vežimo paslaugos, o ne tik papildomų mokesčių kainos įtraukimo į pardavimų vertę 118

4) Dėl pardavimų, vykdytų maršrutais, nesusijusiais su atskirais vietinės reikšmės įvykiais, apie kuriuos ieškovės sako, kad dalyvavo „saujelėje maršrutų“, įtraukimo į pardavimų vertę 119

b) Dėl antros dalies, siejamos su klaidomis nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo sunkumą 120

c) Dėl trečios dalies, siejamos su klaidomis nustatant vieno ir tęstinio pažeidimo trukmę 125

d) Dėl ketvirtos dalies, siejamos su klaidomis didinant bazinį dydį dėl recidyvo 125

e) Dėl penktos dalies, siejamos su klaidomis dėl atsižvelgimo į lengvinančias aplinkybes 127

B. Dėl reikalavimų pakeisti ieškovėms skirtos baudos dydį 130

IV. Dėl bylinėjimosi išlaidų 139