Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (čtvrtého rozšířeného senátu)

30. března 2022*

„Hospodářská soutěž – Kartelové dohody – Trh letecké nákladní dopravy – Rozhodnutí, kterým se konstatuje protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody mezi Společenstvím a Švýcarskem o letecké dopravě – Koordinace složek cen za služby letecké nákladní dopravy (palivový příplatek, bezpečnostní příplatek, uhrazení provize z příplatků) – Výměna informací – Územní pravomoc Komise – Právo na obhajobu – Rovnost zbraní – Článek 266 SFEU – Státní omezení – Jediné trvající protiprávní jednání – Částka pokuty – Hodnota tržeb – Závažnost protiprávního jednání – Doba trvání účasti na protiprávním jednání – Polehčující okolnosti – Podstatně omezená účast – Přitěžující okolnosti – Opakování protiprávního jednání – Pravomoc soudního přezkumu v plné jurisdikci“

Ve věci T-324/17,

SAS Cargo Group A/S, se sídlem v Kastrupu (Dánsko),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, se sídlem ve Stockholmu (Švédsko),

SAS AB, se sídlem ve Stockholmu,

zastoupené B. Crevem, M. Kofmannem, J. Killickem a G. Forwoodem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené A. Dawesem a C. Vollrathem, jako zmocněnci, ve spolupráci s B. Dohertym, barrister,

žalované,

jejímž předmětem je návrh na základě článku 263 SFEU znějící v podstatě na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 1742 final ze dne 17. března 2017 v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (věc AT/39258 – letecká nákladní doprava) v rozsahu, v němž se týká žalobkyň, a podpůrně na snížení částky pokuty, která jim byla uložena,

TRIBUNÁL (čtvrtý rozšířený senát),

* Jednací jazyk: angličtina.

ve složení H. Kanninen (zpravodaj), předseda, J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann a I. Reine, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: L. Ramette, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 11. července 2019,

vydává tento

Rozsudek

I. Skutečnosti předcházející sporu

1 Žalobkyně, společnosti SAS Cargo Group A/S (dále jen „SAS Cargo“), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (dále jen „SAS Consortium“) a SAS AB, působí na trhu letecké nákladní dopravy (dále jen „nákladní letecká doprava“). Společnost SAS Cargo, která poskytuje služby nákladní letecké dopravy, je dceřinou společností ve výlučném nepřímém vlastnictví společnosti SAS. Do 1. června 2001 nebyla společnost SAS Cargo samostatnou právní entitou, ale obchodní jednotkou SAS Consortium. SAS Consortium je vlastněno společností SAS.

2 V odvětví nákladní dopravy zajišťují leteckou dopravu nákladu letecké společnosti (dále jen „dopravci“). Dopravci zpravidla poskytují služby nákladní dopravy spedičním podnikům, které zajišťují přepravu tohoto nákladu jménem odesílatelů. Jako protiplnění tyto spediční podniky platí dopravcům cenu, která se skládá jednak ze sazeb vypočtených za kilogram a sjednaných buď na dlouhou dobu (obvykle na sezónu, tedy šest měsíců), nebo *ad hoc*, a jednak z různých příplatků, které mají pokrýt určité náklady.

3 Lze rozlišit čtyři druhy dopravců: zaprvé, dopravci, kteří provozují výhradně nákladní letadla; zadruhé, dopravci, kteří na svých letech určených pro cestující vyhrazují část zavazadlového prostoru letadla pro přepravu zboží; zatřetí, dopravci, kteří mají jak nákladní letadla, tak vyhrazený prostor pro náklad v zavazadlovém prostoru letadel pro přepravu cestujících (smíšené letecké společnosti); a, začtvrté, integrátoři, kteří mají nákladní letadla poskytující jak integrované expresní doručovací služby, tak i obecné služby letecké dopravy.

4 Vzhledem k tomu, že žádný dopravce není schopen s dostatečnou frekvencí obsluhovat všechny hlavní destinace nákladní dopravy po celém světě, začaly vznikat dohody mezi dopravci za účelem zvýšení jejich pokrytí sítě nebo zlepšení jejich letových řádů, a to i v rámci širších obchodních aliancí mezi dopravci. Mezi tyto aliance patřila v rozhodné době zejména aliance WOW, která sdružovala společnosti Deutsche Lufthansa AG (dále jen „Lufthansa“), SAS Cargo, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (dále jen „SAC“) a Japan Airlines International Co. Ltd (dále jen „Japan Airlines“).

A. Správní řízení

5 Dne 7. prosince 2005 Komise Evropských společenství obdržela žádost o ochranu na základě oznámení o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů (Úř. věst. 2002, C 45, s. 3; Zvl. vyd. 08/02. s. 155) podanou Lufthansa a jejími dceřinými společnostmi, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG (dále jen „Swiss“). Podle této žádosti existovaly rozsáhlé protisoutěžní kontakty mezi několika dopravci týkající se mimo jiné:

– palivového příplatku (dále jen „PP“), který údajně byl zaveden pro vyrovnání se s rostoucími palivovými náklady;

– bezpečnostního příplatku (dále jen „BP“), který údajně byl zaveden pro vyrovnání se s náklady na některá bezpečnostní opatření uložená po teroristických útocích z 11. září 2001.

6 Dne 14. a 15. února 2006 Komise provedla neohlášené kontroly v prostorách několika dopravců v souladu s článkem 20 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích [101 SFEU] a [102 SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205).

7 Po kontrolách několik dopravců, včetně SAS Cargo a SAS Consortium, podalo žádost na základě oznámení z roku 2002 uvedeného v bodě 5 výše.

8 Dne 19. prosince 2007 Komise poté, co zaslala několik žádostí o informace, zaslala oznámení námitek 27 dopravcům, včetně žalobkyň (dále jen „oznámení námitek“). Uvedla, že tito dopravci porušili článek 101 SFEU, článek 53 Dohody o Evropském hospodářském prostoru (EHP) a článek 8 dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (dále jen „dohoda ES-Švýcarsko o letecké dopravě“) tím, že se účastnili kartelové dohody týkající se zejména PP, BP a odmítnutí uhradit provizi z příplatků (dále jen „odmítnutí hradit provizi“).

9 V odpověď na oznámení námitek podaly osoby, jimž bylo určeno, písemné připomínky.

10 Ústní slyšení se konalo od 30. června do 4. července 2008.

B. Rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010

11 Dne 9. listopadu 2010 Komise přijala rozhodnutí C(2010) 7694 final v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody [ES-Švýcarsko o letecké dopravě] (věc COMP/39258 – letecká nákladní doprava) (dále jen „rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010“). Toto rozhodnutí bylo určeno 21 dopravcům (dále jen „dopravci obvinění v rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010“), a sice:

– Air Canada;

– Air France-KLM (dále jen „AF-KLM“);

– Société Air France (dále jen „AF“);

– Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (dále jen „KLM“);

– British Airways plc;

– Cargolux Airlines International SA (dále jen „Cargolux“);

– Cathay Pacific Airways Ltd (dále jen „CPA“);

– Japan Airlines Corp.;

– Japan Airlines;

– Lan Airlines SA;

– Lan Cargo SA;

– Lufthansa Cargo;

– Lufthansa;

– Swiss;

– Martinair Holland NV (dále jen „Martinair“);

– Qantas Airways Ltd (dále jen „Qantas“);

– SAS;

– SAS Cargo;

– SAS Consortium;

– SAC;

– Singapore Airlines Ltd (dále jen „SIA“).

12 Od námitek vznesených provizorně vůči dalším příjemcům oznámení námitek bylo opuštěno (dále jen „neobvinění dopravci“).

13 Rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 ve svém odůvodnění popisuje jediné trvající protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě, zahrnující území EHP a Švýcarska, kterým dopravci obvinění v rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 údajně koordinovali své jednání v oblasti cen za nákladní dopravu.

14 Výrok rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 v rozsahu, v němž se týká žalobkyň, zněl takto:

„*Článek 1*

Následující podniky porušily článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP tím, že se účastnily protiprávního jednání sestávajícího z dohod a jednání ve vzájemné shodě, kterými koordinovaly různé složky cen účtovaných za služby nákladní dopravy na trasách mezi letišti nacházejícími se uvnitř EHP, po tato období:

[…]

j) SAS […], od 17. srpna 2001 do 14. února 2006;

k) [SAS Cargo], od 1. června 2001 do 14. února 2006;

l) [SAS Consortium], od 13. prosince 1999 do 28. prosince 2003;

[…]

Článek 2

Následující podniky porušily článek 101 SFEU tím, že se účastnily protiprávního jednání sestávajícího z dohod a jednání ve vzájemné shodě, kterými koordinovaly různé složky cen účtovaných za služby nákladní dopravy na trasách mezi letišti nacházejícími se uvnitř Evropské unie a letišti nacházejícími se mimo EHP, po tato období:

[…]

q) SAS […], od 1. května 2004 do 14. února 2006;

r) [SAS Cargo], od 1. května 2004 do 14. února 2006;

[…]

Článek 3

Následující podniky porušily článek 53 Dohody o EHP tím, že se účastnily protiprávního jednání sestávajícího z dohod a jednání ve vzájemné shodě, kterými koordinovaly různé složky cen účtovaných za služby nákladní dopravy na trasách mezi letišti nacházejícími se v zemích, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP, ale nejsou členskými zeměmi, a třetími zeměmi, po tato období:

[…]

o) SAS […], od 19. května 2005 do 14. února 2006;

p) [SAS Cargo], od 19. května 2005 do 14. února 2006;

[…]

Článek 4

Následující podniky porušily článek 8 dohody [ES-Švýcarsko] o letecké dopravě tím, že se účastnily protiprávního jednání sestávajícího z dohod a jednání ve vzájemné shodě, kterými koordinovaly různé složky cen účtovaných za služby nákladní dopravy na trasách mezi letišti nacházejícími se uvnitř Evropské unie a letišti nacházejícími se ve Švýcarsku, po tato období:

[…]

j) SAS […], od 1. června 2002 do 14. února 2006;

k) [SAS Cargo], od 1. června 2002 do 14. února 2006;

l) [SAS Consortium], od 1. června 2002 do 28. prosince 2003.

[…]

Článek 5

Z důvodu protiprávních jednání uvedených v článcích 1 až 4 [rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010] se ukládají tyto pokuty:

[…]

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

p) [SAS Cargo] a [SAS Consortium] společně a nerozdílně: 4 254 250 EUR;

q) [žalobkyně] společně a nerozdílně: 5 265 750 EUR;

r) [SAS Cargo] a SAS […] společně a nerozdílně: 32 984 250 EUR;

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

[…]

Článek 6

Podniky uvedené v článcích 1 až 4 okamžitě ukončí protiprávní jednání zmíněná v uvedených článcích, pokud tak již neučinily.

Napříště se zdrží jakéhokoli jednání nebo chování uvedených v odstavcích 1 až 4, jakož i veškerého jednání nebo chování, které by měly stejný nebo obdobný účel či důsledek.“

C. Žaloba proti rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 u Tribunálu

15 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 25. ledna 2011 žalobkyně podaly žalobu znějící na zrušení rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 v rozsahu, v němž se jich týkalo, jakož i, podpůrně, na snížení pokut, které jim byly uloženy. Ostatní dopravci obvinění v rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010, s výjimkou společnosti Qantas, rovněž podali proti tomuto rozhodnutí žaloby k Tribunálu.

16 Rozsudky ze dne 16. prosince 2015, Air Canada v. Komise (T-9/11, nezveřejněný, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij v. Komise (T-28/11, nezveřejněný, EU:T:2015:995), Japan Airlines v. Komise (T-36/11, nezveřejněný, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways v. Komise (T-38/11, nezveřejněný, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines v. Komise (T-39/11, nezveřejněný, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group a Lan Cargo v. Komise (T-40/11, nezveřejněný, EU:T:2015:986), Singapore Airlines a Singapore Airlines Cargo Pte v. Komise (T-43/11, nezveřejněný, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa a další v. Komise (T-46/11, nezveřejněný, EU:T:2015:987), British Airways v. Komise (T-48/11, nezveřejněný, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group a další v. Komise (T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990), Air France-KLM v. Komise (T-62/11, nezveřejněný, EU:T:2015:996), Air France v. Komise (T-63/11, nezveřejněný, EU:T:2015:993), a Martinair Holland v. Komise (T-67/11, EU:T:2015:984), Tribunál zrušil v plném rozsahu nebo částečně rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 v rozsahu, v němž se týkalo Air Canada, KLM, Japan Airlines a Japan Airlines Corp., CPA, Cargolux, Latam Airlines Group SA (dříve Lan Airlines) a Lan Cargo, SAC a SIA, Lufthansa, Lufthansa Cargo a Swiss, British Airways, žalobkyň, AF-KLM, AF a Martinair. Tribunál rozhodl, že toto rozhodnutí bylo stiženou vadou odůvodnění.

17 V tomto ohledu Tribunál konstatoval, že rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 je stiženo rozpory mezi odůvodněním a výrokem. V odůvodnění tohoto rozhodnutí bylo popsáno jediné trvající protiprávní jednání, které se týkalo všech tras, k nimž se vztahovala kartelová dohoda, na níž se podíleli dopravci obvinění v rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010. Naproti tomu výrok uvedeného rozhodnutí určoval buď čtyři samostatná jediná trvající protiprávní jednání, nebo jediné trvající protiprávní jednání, za které byli údajně odpovědní pouze ti dopravci, kteří se na trasách uvedených v článcích články 1 až 4 téhož rozhodnutí přímo podíleli na protiprávních jednáních uvedených v každém z těchto článků nebo si byli vědomi koluze na těchto trasách, jejíž riziko přijali. Ani jeden z těchto výkladů výroku dotčeného rozhodnutí přitom nebyl v souladu s jeho odůvodněním.

18 Tribunál rovněž odmítl jako neslučitelný s odůvodněním rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 alternativní výklad jeho výroku navržený Komisí, který spočíval v tom, že neuvedení některých dopravců obviněných v rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 v článcích 1, 3 a 4 tohoto rozhodnutí mohlo být vysvětleno, aniž by bylo třeba mít za to, že tyto články konstatují různá jediná trvající protiprávní jednání, skutečností, že uvedení dopravci nezajišťovali trasy, na něž se vztahují tato ustanovení.

19 Zadruhé Tribunál rozhodl, že odůvodnění rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 obsahovalo značné vnitřní rozpory.

20 Zatřetí poté, co Tribunál uvedl, že žádný ze dvou možných výkladů výroku rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 nebyl v souladu s jeho odůvodněním, přezkoumal, zda v rámci alespoň jednoho z obou možných výkladů vnitřní rozpory uvedeného rozhodnutí mohly svou povahou zasáhnout do práva žalobkyň na obhajobu a bránit Tribunálu ve výkonu přezkumu. Pokud jde o první

výklad, který konstatoval existenci čtyř samostatných jediných trvajících protiprávních jednání, zaprvé rozhodl, že žalobkyně nebyly schopny pochopit, v jakém rozsahu důkazy uvedené v odůvodnění, spojené s existencí jediného trvajícího protiprávního jednání, mohly prokázat existenci čtyř různých protiprávních jednání konstatovaných ve výroku, a tedy ani nemohly zpochybnit jejich dostatečnost. Zadruhé rozhodl, že žalobkyně nemohly pochopit logiku, která Komisi vedla, když je považovala za odpovědné za protiprávní jednání, včetně tras nezajišťovaných uvnitř obvodu vymezeného každým článkem rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010.

D. Napadené rozhodnutí

21 Po zrušení rozhodnutí Tribunálem zaslala Komise dne 20. května 2016 dopis dopravcům obviněným v rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010, kteří proti tomuto rozhodnutí podali žalobu k Tribunálu, a informovala je, že její Generální ředitelství (GŘ) pro hospodářskou soutěž jí hodlá navrhnout přijetí nového rozhodnutí, které bude obsahovat závěr, že se podíleli na jediném trvajícím protiprávním jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na všech trasách uvedených v tomto rozhodnutí.

22 Příjemci dopisu Komise uvedeného v bodě 21 výše byli vyzváni, aby se k návrhu GŘ pro hospodářskou soutěž Komise vyjádřili do jednoho měsíce. Všichni, včetně žalobkyň, této možnosti využili.

23 Dne 17. března 2017 Komise přijala rozhodnutí C(2017) 1742 final v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody [ES-Švýcarsko o letecké dopravě] (věc AT.39258 – letecká doprava) (dále jen „napadené rozhodnutí“). Uvedené rozhodnutí bylo určeno 19 dopravcům (dále jen „obvinění dopravci“), a sice:

– 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 Od námitek vznesených vůči dalším příjemcům oznámení námitek bylo upuštěno.

25 Napadené rozhodnutí ve svém odůvodnění popisuje jediné trvající protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě, kterým obvinění dopravci údajně koordinovali své jednání v oblasti cen za poskytování služeb nákladní dopravy v celém světě prostřednictvím PP, BP a úhrady provize z příplatků.

26 Na prvním místě v bodě 4.1 napadeného rozhodnutí Komise popisuje „[z]ákladní zásady a strukturu kartelové dohody“. V bodech 107 a 108 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise uvedla, že šetření odhalilo celosvětový kartel založený na síti dvoustranných a mnohostranných kontaktů mezi soutěžiteli v průběhu dlouhého časového období, pokud jde o kroky, které se rozhodli, plánovali nebo zamýšleli učinit ve vztahu k různým složkám ceny služeb nákladní dopravy, a sice PP, BP a odmítnutí hradit provize. Zdůraznila, že společným cílem této sítě kontaktů byla koordinace jednání soutěžitelů v oblasti cen nebo snížení nejistoty ohledně jejich cenové politiky (dále jen „sporná kartelová dohoda“).

27 Podle bodu 109 odůvodnění napadeného rozhodnutí mělo koordinované uplatňování PP zajistit, aby dopravci po celém světě ukládali paušální příplatek za kilogram u všech dotčených zásilek. Pro koordinaci a dohled nad uplatňováním PP byla vytvořena složitá síť převážně dvoustranných kontaktů mezi dopravci s tím, že o konkrétním datu uplatňování se podle Komise často rozhodovalo na místní úrovni, přičemž hlavní místní dopravce obvykle převzal iniciativu a ostatní ho následovali. Tento koordinovaný přístup byl rozšířen na BP i na odmítnutí hradit provize, takže se tyto provize staly čistým příjmem dopravců a byly pro ně další pobídkou ke koordinaci v oblasti příplatků.

28 Podle bodu 110 odůvodnění napadeného rozhodnutí bylo ústřední vedení několika dopravců buď přímo zapojeno do kontaktů se soutěžiteli, nebo o nich bylo pravidelně informováno. V případě příplatků byli odpovědní zaměstnanci v ústředí ve vzájemném kontaktu, když hrozila změna výše příplatku. Odmítnutí hradit provize bylo údajně několikrát potvrzeno i při kontaktech na úrovni ústředního ředitelství. K častým kontaktům údajně docházelo i na místní úrovni s cílem jednak lépe plnit pokyny ústředních ředitelství a přizpůsobit je místním tržním podmínkám, a jednak koordinovat a provádět místní iniciativy. V tomto posledně uvedeném případě ústředí dopravců zpravidla schvalovalo navrhované jednání nebo o něm bylo informováno.

29 Podle bodu 111 odůvodnění napadeného rozhodnutí se dopravci vzájemně kontaktovali buď bilaterálně, v malých skupinách, nebo v některých případech na velkých mnohostranných fórech. Místní sdružení zástupců dopravců byla údajně využívána, zejména v Hongkongu a Švýcarsku, k projednávání opatření na zvýšení výkonnosti a ke koordinaci příplatků. K těmto účelům byla údajně využívána i setkání aliancí, jako byla aliance WOW.

30 Na druhém místě v bodech 4.3, 4.4 a 4.5 napadeného rozhodnutí Komise popsala kontakty týkající se PP, BP a odmítnutí hradit provize (dále jen „sporné kontakty“).

31 Zaprvé v bodech 118 až 120 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise shrnula kontakty týkající se PP následovně:

„(118) Na přelomu let 1999 a 2000 byla vytvořena síť dvoustranných kontaktů, do níž se zapojilo několik leteckých společností a která umožnila sdílení informací o jednáních podniků účastníky mezi všemi členy sítě. Dopravci se pravidelně vzájemně kontaktovali, aby projednali jakoukoli otázku, která se vyskytla v souvislosti s BP, zejména změny mechanismu, změny úrovně BP, důsledné uplatňování mechanismu a situace, kdy některé letecké společnosti systém nedodržovaly.

(119) Při provádění BP na místní úrovni se často uplatňoval systém, kdy dominantní letecké společnosti na určitých trasách nebo v určitých zemích oznámily změnu jako první a ostatní je následovaly […].

(120) Protisoutěžní koordinace týkající se PP probíhala především ve čtyřech souvislostech: v souvislosti se zavedením PP na počátku roku 2000, se znovuzavedením mechanismu PP po zrušení mechanismu stanoveného [Mezinárodním sdružením leteckých dopravců (IATA)], se zavedením nových prahových hodnot pro spuštění (zvýšením maximální úrovně PP) a především v době, kdy se palivové indexy blížily prahové hodnotě, při níž mělo dojít ke zvýšení nebo snížení PP.“

32 Zadruhé v bodě 579 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise shrnula kontakty týkající se BP následovně:

„Kromě toho několik [obviněných dopravců] diskutovalo o jejich záměrech zavést BP […]. Navíc byla rovněž diskutována výše příplatku a harmonogram jeho zavedení. Kromě toho si [obvinění dopravci] sdílel[i] nápady, jak to svým zákazníkům zdůvodnit. V letech 2002 až 2006 probíhaly *ad hoc* kontakty týkající se provádění BP. Protiprávní koordinace probíhala na úrovni ústředního a místního ředitelství.“

33 Zatřetí v bodě 676 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že obvinění dopravci „nadále odmítali platit provizi z příplatků a při četných kontaktech si navzájem potvrdili svůj úmysl v této oblasti“.

34 Na třetím místě v bodě 4.6 napadeného rozhodnutí Komise provedla posouzení sporných kontaktů. Posouzení kontaktů použitých proti žalobkyním je uvedeno v bodech 790 až 792 odůvodnění tohoto rozhodnutí.

35 Na čtvrtém místě v bodě 5 napadeného rozhodnutí Komise použila článek 101 SFEU na skutkové okolnosti věci, přičemž v poznámce pod čarou č. 1289 tohoto rozhodnutí upřesnila, že přijaté úvahy se vztahují rovněž na článek 53 Dohody o EHP a článek 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké

nákladní dopravě. Tak zaprvé v bodě 846 odůvodnění uvedeného rozhodnutí uvedla, že obvinění dopravci koordinovali své jednání nebo ovlivňovali tvorbu cen, „což v konečném důsledku představovalo stanovení cen ve vztahu k“ PP, BP a úhradě provize z příplatků. V bodě 861 odůvodnění téhož rozhodnutí Komise kvalifikovala „obecný systém koordinace jednání v oblasti cen u služeb nákladní dopravy“, u něhož šetření odhalilo existenci „komplexní protiprávního jednání skládajícího se z různých jednání, která [bylo možné] kvalifikovat buď jako dohodu, nebo jako jednání ve vzájemné shodě, kdy soutěžitelé vědomě nahradili rizika hospodářské soutěže vzájemnou praktickou spoluprací“.

36 Zadruhé v bodě 869 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že „dotčené jednání představ[ovalo] jediné trvající protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU“. Komise se proto domnívala, že dotčená ujednání sledovala jediný protisoutěžní cíl, který spočíval v zabránění hospodářské soutěži v odvětví letecké nákladní dopravy v EHP, včetně případů, kdy koordinace probíhala na místní úrovni a podléhala místním odchylkám (body 872 až 876 odůvodnění), týkala se „jediného výrobku/služby“, a to „poskytování služeb letecké nákladní dopravy […] a stanovování jejich cen“ (bod 877 odůvodnění), týkala se stejných podniků (bod 878 odůvodnění), byla jediné povahy (bod 879 odůvodnění) a týkala se tří složek, a to PP, BP a odmítnutí hradit provize, které byly „často projednávány společně při stejném kontaktu se soutěžiteli“ (bod 880 odůvodnění).

37 V bodě 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise dodala, že žalobkyně byly zapojeny do dvou ze tří složek jediného protiprávního jednání, a sice PP a BP, ale že „vzhledem k jejich zapojení do ostatních prvků protiprávního jednání mohly rozumně předpokládat výměny názorů mezi účastníky v tak související záležitosti, jako je úhrada provize z příplatků, a byly ochotny za to nést riziko.“

38 Zatřetí v bodě 884 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise dospěla k závěru, že dotčené protiprávní jednání bylo trvající.

39 Začtvrté v bodech 885 až 890 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise přezkoumala relevanci kontaktů ve třetích zemích a kontaktů ohledně tras, které dopravci nikdy neobsluhovali nebo které legálně obsluhovat nemohli. Komise se domnívala, že vzhledem k celosvětové povaze sporné kartelové dohody byly tyto kontakty relevantní pro prokázání existence jediného trvajícího protiprávního jednání. Zejména jednak uvedla, že příplatky byly obecně aplikovatelnými opatřeními, která nebyla specifická pro určitou trasu, ale byla určena k použití na všechny trasy po celém světě, včetně tras z a do EHP a Švýcarska. Uvedla, že odmítnutí hradit provize bylo rovněž obecné povahy. Kromě toho se Komise domnívala, že žádné nepřekonatelné překážky nebránily dopravcům v poskytování služeb letecké nákladní dopravy na trasách, které nikdy neobsluhovali nebo které nemohli legálně obsluhovat, zejména díky dohodám, které mezi sebou mohli uzavřít.

40 Zapáté v bodě 903 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že sporné jednání mělo za cíl omezit hospodářskou soutěž „přinejmenším v rámci [Unie], EHP a Švýcarska“. V bodě 917 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise v podstatě dodala, že proto nebylo nutné zohlednit „konkrétní účinky“ tohoto jednání.

41 Zašesté v bodech 922 až 971 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Komise zabývala aliancí WOW. V bodě 971 odůvodnění tohoto rozhodnutí dospěla k následujícímu závěru:

„Vzhledem k obsahu dohody o alianci WOW a jejímu provádění se Komise domnívá, že koordinace příplatků mezi členy [aliance] WOW probíhala mimo legitimní rámec aliance, který jí neodůvodňuje. Členové si ve skutečnosti byli vědomi protiprávnosti takové koordinace. Kromě toho si byli vědomi, že koordinace příplatků se týkala několika [dopravců], kteří nebyli členy [aliance] WOW. Komise se proto domnívá, že důkazy o kontaktech mezi členy [aliance] WOW […] představují důkaz o jejich účasti na protiprávním jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, tak jak je popsáno v tomto rozhodnutí."

42 Zasedmé v bodech 972 až 1 021 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise přezkoumala právní úpravu sedmi třetích zemí, o níž několik dopravců tvrdilo, že jim ukládala, aby se vzájemně domlouvali na příplatcích, čímž bránili uplatňování relevantních pravidel hospodářské soutěže. Komise se domnívala, že tito dopravci neprokázali, že jednali pod nátlakem těchto třetích zemí.

43 Zaosmé v bodech 1 024 až 1 035 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že jediné trvající protiprávní jednání mohlo citelně ovlivnit obchod mezi členskými státy, mezi smluvními stranami Dohody o EHP a mezi smluvními stranami Dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě.

44 Zadeváté Komise přezkoumala meze své územní a časové příslušnosti, pokud jde o zjištění a sankcionování protiprávního jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže v projednávané věci. Jednak v bodech 822 až 832 odůvodnění napadeného rozhodnutí pod nadpisem „Pravomoc Komise" Komise v podstatě konstatovala, že nejprve nepoužije článek 101 SFEU na dohody a jednání před 1. květnem 2004 týkající se tras mezi letišti v Evropské unii a letišti mimo EHP (dále jen „trasy Unie-třetí země"), poté článek 53 Dohody o EHP na dohody a postupy před 19. květnem 2005 týkající se tras mezi Unií a třetími zeměmi a tras mezi letišti v zemích, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP a které nejsou členy Unie, a letišti ve třetích zemích (dále jen „trasy EHP kromě tras Unie-třetí země" a společně s trasami Unie-třetí země dále jen „trasy EHP-třetí země") a konečně článek 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na dohody a jednání před 1. červnem 2002 týkající se tras mezi letišti v Unii a švýcarskými letišti (dále jen „trasy Unie-Švýcarsko"). Dále upřesnila, že napadené rozhodnutí „v žádném případě nemělo za cíl odhalit jakékoli protiprávní jednání v rozporu s článkem 8 dohody [ES-Švýcarsko o letecké dopravě] týkající se služeb letecké nákladní dopravy [mezi] Švýcarskem [a] třetími zeměmi".

45 Kromě toho v bodech 1 036 až 1 046 odůvodnění napadeného rozhodnutí pod nadpisem „Použitelnost článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozí trasy" Komise odmítla argumenty jednotlivých obviněných dopravců, že překročila meze své územní příslušnosti podle pravidel mezinárodního práva veřejného, když zjistila a potrestala protiprávní jednání v rozporu s těmito dvěma ustanoveními na trasách ze třetích zemí a do EHP (dále jen „příchozí trasy", a pokud jde o služby letecké nákladní dopravy poskytované na těchto trasách, „příchozí služby letecké nákladní dopravy"). Konkrétně v bodě 1 042 odůvodnění tohoto rozhodnutí připomněla kritéria, která považuje za použitelná, takto:

„Pokud jde o extrateritoriální použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, tato ustanovení se vztahují na dohody, které jsou prováděny v [Unii] (teorie provádění) nebo které mají okamžité, podstatné a předvídatelné účinky v [Unii] (teorie účinků)."

46 V bodech 1043 až 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise použila na skutkové okolnosti projednávané věci dotčená kritéria:

„(1043) V případě [příchozích] služeb letecké nákladní dopravy se použije článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP, protože samotná služba, která je předmětem protiprávního jednání v oblasti stanovování cen, musí být poskytována a je skutečně částečně poskytována v EHP. Navíc mnoho kontaktů, při nichž adresáti koordinovali příplatky a [odmítnutí] hradit provize, se uskutečnilo v EHP nebo zahrnovalo účastníky nacházející se v EHP.

(1044) […] příklad uvedený v [konsolidovaném sdělení Komise o otázkách příslušnosti podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. 2008, C 95, s. 1 a oprava Úř. věst. 2009, C 43, s. 10)] zde není relevantní. [Uvedené] sdělení se týká zeměpisného rozdělení obratu mezi podniky za účelem určení, zda jsou splněny prahové hodnoty obratu uvedené v článku 1 nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků [(Úř. věst. 2004, L 24, s. 1; Zvl. vyd. 08/003, s. 40)].

(1045) Jednání narušující hospodářskou soutěž ve třetích zemích v souvislosti s přepravou leteckého nákladu […] do Unie a EHP mimoto mohou mít okamžité, podstatné a předvídatelné účinky v Unii a EHP, neboť zvýšené náklady na leteckou dopravu do EHP, a tedy vyšší ceny dováženého zboží, mají ze své podstaty pravděpodobně dopad na spotřebitele v EHP. V daném případě měly protisoutěžní praktiky, které vyloučily hospodářskou soutěž mezi dopravci poskytujícími [příchozí] služby letecké nákladní dopravy, pravděpodobně takové účinky také na poskytování služeb [letecké nákladní dopravy] jinými dopravci v EHP mezi dopravními uzly (‚hubs‘) v EHP využívanými dopravci ze třetích zemí a letišti určení těchto zásilek v EHP, která nejsou obsluhována dopravcem ze třetí země.

(1046) Konečně je třeba zdůraznit, že Komise zjistila existenci kartelové dohody na celosvětové úrovni. Kartelová dohoda byla prováděna celosvětově a ujednání kartelové dohody týkající se příchozích tras byly nedílnou součástí jediného trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP. Ujednání kartelové dohody byla v mnoha případech organizována na ústřední úrovni a místní zaměstnanci je pouze prováděli. Klíčovým prvkem kartelové dohody bylo jednotné uplatňování příplatků v celosvětovém rozsahu.“

47 Na pátém místě v bodě 1146 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že sporná kartelová dohoda začala dne 7. prosince 1999 a trvala do 14. února 2006. Ve stejném bodě odůvodnění upřesnila, že tato kartelová dohoda porušila:

– článek 101 SFEU od 7. prosince 1999 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v Unii;

– článek 101 SFEU od 1. května 2004 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách Unie-třetí země;

– článek 53 Dohody o EHP od 7. prosince 1999 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v EHP (dále jen „trasy v EHP“);

– článek 53 Dohody EHP od 19. května 2005 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách EHP kromě tras Unie-třetí země;

– článek 8 Dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě od 1. června 2002 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách Unie-Švýcarsko.

48 Pokud jde o žalobkyně, Komise konstatovala, že protiprávní jednání trvalo od 13. prosince 1999 do 14. února 2006.

49 Na šestém místě v bodě 8 napadeného rozhodnutí se Komise zabývala nápravnými opatřeními, která mají být přijata, a pokutami, které mají být uloženy.

50 Pokud jde konkrétně o stanovování výše pokut, Komise uvedla, že přihlédla k závažnosti a době trvání jediného trvajícího protiprávního jednání, jakož i k případným přitěžujícím nebo polehčujícím okolnostem. V tomto ohledu odkázala na Pokyny pro výpočet pokut uložených podle čl. 23 odst. 2 písm. a) nařízení č. 1/2003 (Úř. věst. 2006, C 210, s. 2, dále jen „pokyny z roku 2006“).

51 V bodech 1184 a 1185 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že základní částka pokuty se skládala z části až do výše 30 % hodnoty tržeb podniku, stanovené podle závažnosti protiprávního jednání, vynásobené počtem let účasti podniku na protiprávním jednání, ke které byla přičtena dodatečná částka ve výši mezi 15 % až 25 % hodnoty tržeb (dále jen „dodatečná částka“).

52 V bodě 1197 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise určila hodnotu tržeb tak, že za rok 2005, který byl posledním celým rokem před ukončením jediného trvajícího protiprávního jednání, sečetla obrat související s lety v obou směrech na trasách v EHP, na trasách Unie-třetí země, na trasách Unie-Švýcarsko, jakož i na trasách EHP kromě tras Unie-třetí země. Zohlednila rovněž přistoupení nových členských států k Unii v roce 2004.

53 V bodech 1198 až 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise s přihlédnutím k povaze protiprávního jednání (horizontální dohody o stanovování cen), kumulovanému podílu obviněných dopravců (34 % celosvětově a přinejmenším stejný podíl na trasách v EHP a trasách EHP-třetí země), zeměpisnému rozsahu sporné kartelové dohody (celosvětovému) a k jeho skutečnému provádění stanovila koeficient závažnosti na 16 %.

54 V bodech 1214 až 1217 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise stanovila dobu trvání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání podle dotčených tras takto:

– pokud jde o trasy v EHP, pro společnost SAS od 17. srpna 2001 do 14. února 2006, pro společnost SAS Cargo od 1. června 2001 do 14. února 2006 a pro SAS Consortium od 13. prosince 1999 do 28. prosince 2003, stanovená z hlediska počtu let a měsíců na čtyři roky a pět měsíců, čtyři roky a osm měsíců a na 4 roky, a multiplikační koeficient 4 a 5/12, 4 a 8/12 a 4;

– pokud jde o trasy Unie-třetí země, pro společnosti SAS a SAS Cargo: od 1. května 2004 do 14. února 2006, stanovená v letech a měsících na jeden rok a devět měsíců a multiplikační koeficient 1 a 9/12;

– pokud jde o trasy Unie-Švýcarsko, pro společnost SAS od 1. června 2002 do 14. února 2006, pro společnost SAS Cargo od 1. června 2002 do 14. února 2006 a pro SAS Consortium od 1. června 2002 do 28. prosince 2003, stanovená v letech a měsících, na tři roky a osm měsíců, tři roky a osm měsíců a jeden rok a šest měsíců, a multiplikační koeficient 3 a 8/12, 3 a 8/12 a 1 a 6/12;

– pokud jde o trasy EHP kromě tras Unie-třetí země, pro společnosti SAS a SAS Cargo: od 19. května 2005 do 14. února 2006, stanovená v měsících na osm měsíců a multiplikační koeficient 8/12.

55 V bodě 1219 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že s ohledem na zvláštní okolnosti věci a kritéria uvedená v bodě 53 výše by dodatečná částka měla odpovídat 16 % hodnoty tržeb. V bodech 1221, 1223 a 1227 až 1229 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise upřesnila, že tato dodatečná částka by měla být rozdělena mezi společnost SAS, společnost SAS Cargo a SAS Consortium tak, aby odrážela dobu trvání účasti každé z těchto entit na jediném trvajícím protiprávním jednání.

56 V důsledku toho byly v bodech odůvodnění 1240 až 1242 napadeného rozhodnutí základní částky pro společnost SAS ve výši 106 000 000 eur, pro společnosti SAS Cargo ve výši 108 000 000 eur a pro SAS Consortium ve výši 14 000 000 eur stanoveny na 60 000 000 eur, 61 000 000 eur a 14 000 000 eur, po uplatnění 50% snížení na základě bodu 37 pokynů z roku 2006 (dále jen „obecné 50% snížení“) v souvislosti se skutečností, že část služeb týkajících se příchozích a odchozích tras z EHP a do třetích zemí (dále jen „odchozí trasy“) byla poskytována mimo území, na které se vztahuje Dohoda o EHP, a že část škody tedy pravděpodobně vznikla mimo toto území.

57 V bodech 1243 až 1245 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise v souladu s bodem 28 pokynů z roku 2006 uložila společnosti SAS Cargo a SAS Consortium zvýšení základní částky pokuty za opakování protiprávního jednání o 50 %.

58 V bodech 1258 a 1259 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise na základě bodu 29 pokynů z roku 2006 z důvodu jejich omezené účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání přiznala žalobkyním snížení základní částky pokuty o 10 % z důvodu polehčujících okolností.

59 V bodech 1264 a 1265 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise v souladu s bodem 29 pokynů z roku 2006 přiznala obviněným dopravcům dodatečné snížení základní částky pokuty o 15 % (dále jen „obecné 15% snížení“) z důvodu, že některé právní režimy podporovaly spornou kartelovou dohodu.

60 Naproti tomu v bodech 1268 a 1271 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise odmítla argument žalobkyň, podle něhož mohly z rozhodnutí dánského orgánu pro hospodářskou soutěž z roku 2002 vyvodit legitimní očekávání ohledně meze její územní příslušnosti pro konstatování protiprávního jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže.

61 V důsledku toho Komise v bodě 1293 odůvodnění napadeného rozhodnutí stanovila základní částku pokut po úpravě pro společnosti SAS na 45 000 000 eur, pro společnost SAS Cargo na 76 250 000 eur a pro SAS Consortium na 17 500 000 eur.

62 V bodech 1347 až 1354 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zohlednila příspěvek žalobkyň v rámci jejich žádosti o shovívavost tím, že uplatnila 15% snížení pokuty, takže, jak je uvedeno v bodě 1404 odůvodnění napadeného rozhodnutí, výše uložených pokut byla stanovena na 38 250 000 eur pro společnost SAS, 64 812 500 eur pro společnost SAS Cargo a 14 875 000 eur pro SAS Consortium.

63 Výrok napadeného rozhodnutí zní v rozsahu, v němž se týká projednávaného sporu, takto:

„Článek 1

Koordinací svého jednání v oblasti stanovování cen při poskytování služeb [letecké nákladní dopravy] po celém světě, pokud jde o [PP], [BP] a úhradu provize z příplatků, se následující podniky dopustily následujícího jediného trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 [SFEU], článkem 53 [Dohody o EHP] a článkem 8 [Dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě], pokud jde o následující trasy a období.

1) Následující podniky porušily článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy [v EHP] po tato období:

   […]

   o) SAS […], od 17. srpna 2001 do 14. února 2006;

   p) [SAS Cargo], od 1. června 2001 do 14. února 2006;

   q) [SAS Consortium], od 13. prosince 1999 do 28. prosince 2003;

   […]

2) Následující podniky porušily článek 101 SFEU, pokud jde o trasy [Unie-třetí země] po tato období:

   […]

   o) SAS […], od 1. května 2004 do 14. února 2006;

   p) [SAS Cargo], od 1. května 2004 do 14. února 2006;

   […]

3) Následující podniky porušily článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy [EHP kromě tras Unie-třetí země] po tato období:

   […]

   o) SAS […], od 19. května 2005 do 14. února 2006;

   p) [SAS Cargo], od 19. května 2005 do 14. února 2006;

   […]

4) Následující podniky porušily článek 8 dohody [ES-Švýcarsko] o letecké dopravě, pokud jde o trasy [Unie-Švýcarsko], po tato období:

[…]

o) SAS […], od 1. června 2002 do 14. února 2006;

p) [SAS Cargo], od 1. června 2002 do 14. února 2006;

q) [SAS Consortium], od 1. června 2002 do 28. prosince 2003;

[…]

Článek 2

Rozhodnutí […] ze dne 9. listopadu 2010 se mění takto:

v článku 5 se ruší písmena j), k) a l).

Článek 3

Za jediné trvající protiprávní jednání uvedené v článku 1 tohoto rozhodnutí, a pokud jde o společnost British Airways […], rovněž za aspekty článků 1 až 4 rozhodnutí […] ze dne 9. listopadu 2010, které nabyly právní moci, se ukládají tyto pokuty:

[…]

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

o) [SAS Cargo a SAS Consortium] společně a nerozdílně: 4 254 250 EUR;

p) [žalobkyně] společně a nerozdílně: 5 265 750 EUR;

q) [SAS Cargo] a SAS […] společně a nerozdílně: 32 984 250 EUR;

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 EUR

[…]

Článek 4

Podniky uvedené v článku 1 neprodleně ukončí jediné trvající protiprávní jednání uvedené v tomto článku, pokud tak již neučinily.

Rovněž se zdrží jakéhokoli úkonu nebo jednání se stejným nebo podobným účelem nebo důsledkem.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno:

[…]

[žalobkyním]

[…]“

II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení

64 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 29. května 2017 podaly žalobkyně projednávanou žalobu.

65 Komise předložila žalobní odpověď kanceláři Tribunálu dne 29. září 2017.

66 Žalobkyně předložily repliku kanceláři Tribunálu dne 8. ledna 2018.

67 Komise předložila dupliku kanceláři Tribunálu dne 1. března 2018.

68 Dne 24. dubna 2019 rozhodl Tribunál na návrh čtvrtého senátu na základě článku 28 svého jednacího řádu o předání věci k rozhodnutí rozšířenému soudnímu kolegiu.

69 Dne 25. června 2019 v rámci organizačních procesních opatření stanovených v článku 89 jednacího řádu Tribunál položil písemné otázky účastnicím řízení. Účastnice řízení odpověděly ve stanovené lhůtě.

70 Řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na otázky položené Tribunálem byly vyslechnuty na jednání, které se konalo dne 11. července 2019. Žalobkyně byly vyzvány, aby po jednání předložily dohodu týkající se aliance WOW, jakož i dohodu o leteckých službách (dále jen „DLS“). Této výzvě vyhověly ve stanovené lhůtě.

71 Ústní část řízení byla ukončena dne 18. července 2019.

72 Usnesením ze dne 7. ledna 2021, v němž měl Tribunál (čtvrtý rozšířený senát) za to, že jelikož věc nebyla dostatečně objasněna a bylo třeba vyzvat účastnice řízení, aby se vyjádřily k argumentu, který nebyl mezi účastnicemi řízení projednán, nařídil na základě článku 113 jednacího řádu znovuotevření ústní části řízení.

73 Komise ve stanovené lhůtě odpověděla na řadu otázek položených Tribunálem ve dnech 12. ledna, 2. března a 12. dubna 2021. Žalobkyně předložily svá vyjádření k odpovědím Komise dne 14. května 2021.

74 Rozhodnutím ze dne 26. července 2021 Tribunál opětovně ukončil ústní část řízení.

75 Žalobkyně navrhují, aby Tribunál:

– přijal organizační procesní nebo důkazní opatření, kterými Komisi uloží, aby jim poskytla přístup k celému spisu projednávané věci, nebo jakékoli jiné opatření, které Tribunál bude považovat za nutné;

– zrušil napadené rozhodnutí v plném rozsahu nebo zčásti v rozsahu, v němž se jich týká;

– podpůrně snížil výši pokuty, která jim byla uložena v napadeném rozhodnutí;

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

76 Komise v podstatě navrhuje, aby Tribunál:

– zamítl žalobu;

– změnil výši pokuty uložené žalobkyním tak, že jim odejme výhodu obecného 50 % snížení a obecného 15 % snížení v případě, že Tribunál rozhodne, že obrat z prodeje příchozích služeb letecké nákladní dopravy nelze zahrnout do hodnoty tržeb;

– uložil žalobkyním náhradu nákladů řízení.

III. Právní otázky

77 Žalobkyně v žalobě předkládají jak návrhová žádání znějící na zrušení napadeného rozhodnutí, tak i návrhová žádání znějící na snížení výše pokuty, která jim byla uložena. Komise se v podstatě domáhá změny výše pokuty uložené žalobkyním pro případ, že by Tribunál rozhodl, že obrat z prodeje příchozích služeb letecké nákladní dopravy nelze zahrnout do hodnoty tržeb.

A. K návrhovým žádáním znějícím na zrušení

78 Žalobkyně se na podporu svých návrhových žádání znějících na zrušení dovolávají pěti žalobních důvodů. Tyto žalobní důvody vycházejí:

– první z porušení práva na obhajobu a zásady rovnosti zbraní v důsledku odepření přístupu k důkazům ve prospěch a neprospěch.

– druhý z porušení práva být vyslechnut a z nedostatku pravomoci Komise jednak použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby letecké nákladní dopravy a jednak použít článek 53 Dohody o EHP na služby letecké nákladní dopravy poskytované na trasách mezi Švýcarskem a třemi zeměmi EHP, které nejsou členy Unie, a to Islandem, Lichtenštejnským knížectvím a Norským královstvím (dále jen „trasy EHP kromě tras Unie-Švýcarsko“);

– třetí z nesprávného posouzení jednání, kterého se žalobkyně účastnily, a z toho, že tato jednání prokazovala jejich účast na jediném trvajícím protiprávním jednání nebo jejich povědomí o tomto jednání;

– čtvrtý z porušení článku 266 SFEU, čl. 296 druhého pododstavce SFEU a článku 17 Listiny základních práv Evropské unie (dále jen „Listina“) z důvodu vnitřní rozpornosti napadeného rozhodnutí;

– pátý, předložený podpůrně, z pochybení při stanovení výše pokuty uložené žalobkyním.

1. K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení práva na obhajobu a zásady rovnosti zbraní z důvodu odepření přístupu k důkazům ve prospěch a v neprospěch

79 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila jejich právo na obhajobu a zásadu rovnosti zbraní tím, že jim odepřela přístup k relevantním důkazům, zejména k těm, které Komise obdržela po zaslání oznámení námitek. Jedná se o důkazy ve prospěch a v neprospěch, které byly obsaženy zaprvé

v odpovědích ostatních příjemců oznámení námitek a v dokumentech, které je doprovázejí, zadruhé ve vyjádřeních předložených Tribunálu ostatními dopravci v rámci jejich žalob proti rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 a zatřetí v dokumentech, ze kterých vychází prohlášení Komise o alianci WOW v jejím rozhodnutí ze dne 4. července 2005 ve věci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

80 Pokud jde o důkazy v neprospěch, které jim nebyly sděleny a z nichž Komise vycházela v napadeném rozhodnutí, žalobkyně se domnívají, že k nim nelze přihlížet jako k důkazům. Jedná se zejména o některé dokumenty týkající se právního rámce platného v Hongkongu, Japonsku, Indii, Thajsku, Singapuru, Jižní Koreji a Brazílii.

81 Pokud jde o důkazy ve prospěch, žalobkyně tvrdí, že dokumenty, které Komise získala po oznámení námitek, jsou pravděpodobně ve prospěch, neboť objektivně souvisejí s námitkami proti nim, a mohly by tedy být užitečné pro jejich obhajobu. Vzhledem k tomu, že jim byl odepřen přístup k těmto dokumentům, nemohou znát jejich obsah. Identifikují nicméně určité aspekty věci, kterých se tyto důkazy týkají. Jedná se o jejich jednání v rámci aliancí, vertikální vztahy při rezervaci kapacit mezi společností Lufthansa na jedné straně a jinými dopravci na straně druhé, jednání ve třetích zemích, které se týkalo žalobkyň, interních spekulací jiných dopravců týkající se veřejných informací o žalobkyních, různá dotčená místní chování a dotčená jednání, která se netýkala žalobkyň.

82 Žalobkyně dodávají, že je na nich, a nikoli na Komisi, aby rozhodly, zda daná informace může být užitečná pro jejich obhajobu.

83 Na podporu svého žalobního důvodu se žalobkyně dovolávají zejména rozsudků ze dne 25. října 2011, Solvay v. Komise (C-109/10 P, EU:C:2011:686), a ze dne 29. června 1995, Solvay v. Komise (T-30/91, EU:T:1995:115), jakož i článků 41 a 47 Listiny a čl. 6 odst. 1 Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod, podepsané v Římě dne 4. listopadu 1950 (dále jen „EÚLP“). Ve svých vyjádřeních k odpovědím Komise na písemné otázky Tribunálu ze dne 12. dubna 2021 rovněž odkazují na rozsudek Evropského soudu pro lidská práva ze dne 25. července 2019, Rook v. Německo (EC:ECHR:2019:0725JUD000158615, body 58 a 59). Podle jejich názoru tento rozsudek znovu potvrzuje zásadu rovnosti zbraní, jak vyplývá z rozsudku ze dne 29. června 1995, Solvay v. Komise (T-30/91, EU:T:1995:115), a potvrzuje, že jakékoli omezení zpřístupnění potenciálně relevantních písemností musí být nezbytně nutné k zachování základních práv třetí osoby nebo k zaručení ochrany důležitého veřejného zájmu.

84 Kromě toho žalobci navrhují, aby Tribunál přijal organizační procesní nebo důkazní opatření, kterými by Komisi uložil, aby jim poskytla přístup k celému spisu. Při jednání žalobkyně upravily svůj návrh jednak tak, že omezily jeho rozsah na odpovědi na oznámení námitek a jejich přílohy, a jednak tak, že jej rozšířily na vyjádření a písemnosti předložené před Tribunálem ostatními obviněnými dopravci v rámci jejich žalob proti rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010.

85 Komise argumenty žalobkyň zpochybňuje.

86 Komise tvrdí, že žalobkyně měly přístup ke všem důkazům, na které měly právo, a že jejich tvrzení o existenci dalších důkazů ve prospěch ve spise jsou čistě spekulativní.

87 Komise mimoto uvádí, že pečlivě posoudila žádosti žalobkyň o přístup k dokumentům. Žalobkyně neměly právo na přístup ke všem odpovědím ostatních dopravců na oznámení námitek. Komise by byla povinna zpřístupnit tyto dokumenty žalobkyním pouze v případě, že by se ukázalo, že obsahují nové důkazy v neprospěch nebo ve prospěch, nebo pokud by měly zásadní význam pro zpochybnění číselných údajů použitých Komisí v oznámení námitek.

88 Pokud jde o tvrzení žalobkyň ohledně aspektů sporu, v souvislosti s nimiž jim byl odepřen přístup k důkazům ve prospěch, Komise tato tvrzení zpochybňuje.

89 Komise kromě toho nesouhlasí s návrhem žalobkyň na přijetí organizačních procesních nebo důkazních opatření. Komise jej považuje za nepřiměřený, zejména proto, že žalobkyně nepředložily ani minimální důkazy o užitečnosti požadovaných dokumentů pro potřeby řízení.

90 V tomto ohledu je třeba připomenout, že dodržování práva na obhajobu vyžaduje, aby dotčenému podniku bylo v průběhu správního řízení umožněno účinně vyjádřit své stanovisko k pravdivosti a relevantnosti skutkového stavu a dovolávaných okolností, jakož i k dokumentům použitým Komisí na podporu jejího tvrzení, že došlo k porušení Smlouvy (rozsudek ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 66).

91 Právo na přístup ke spisu, logický důsledek zásady dodržování práva na obhajobu, znamená, že Komise musí dotčenému podniku umožnit, aby se seznámil se všemi dokumenty obsaženými ve vyšetřovacím spise, které mohou být relevantní pro jeho obhajobu. Tyto dokumenty zahrnují jak písemnosti v neprospěch, tak i písemnosti ve prospěch, s výhradou obchodního tajemství jiných podniků, interních dokumentů Komise a dalších důvěrných informací (rozsudek ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 68).

92 V tomto ohledu je třeba uvést, že až na počátku kontradiktorní fáze správního řízení je dotyčný podnik informován prostřednictvím oznámení námitek o všech podstatných skutečnostech, o které se Komise opírá v tomto stadiu řízení, a že tento podnik má právo nahlížet do spisu, aby byl zaručen účinný výkon jeho práva na obhajobu. Proto není odpověď jiných účastníků řízení na oznámení námitek v zásadě zahrnuta do dokumentů vyšetřovacího spisu, do kterých účastníci mohou nahlížet (rozsudek ze dne 30. září 2009, Hoechst v. Komise, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 163).

93 Nicméně pokud se Komise v řízení podle čl. 101 odst. 1 SFEU zamýšlí za účelem prokázání existence protiprávního jednání opřít o úryvek odpovědi na oznámení námitek nebo o dokument připojený k takové odpovědi, musí ostatním účastníkům tohoto řízení umožnit vyjádřit se k takovému důkazu. Za takových okolností je totiž dotyčný úryvek odpovědi na oznámení námitek nebo dokument připojený k takové odpovědi důkazem v neprospěch různých stran, které se údajně podílely na protiprávním jednání (viz rozsudek ze dne 30. září 2009, Hoechst v. Komise, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 164 a citovaná judikatura).

94 Podle judikatury platí, že výňatky z odpovědí na oznámení námitek představují důkazy v neprospěch, pokud je Komise použije v napadeném rozhodnutí k potvrzení výtky, kterou uplatňuje proti dotyčnému podniku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. července 2008, BPB v. Komise, T-53/03, EU:T:2008:254, bod 54).

95 Naopak výňatky z odpovědí na oznámení námitek, které Komise cituje v napadeném rozhodnutí za účelem shrnutí a reakce na argument, kterou příjemce oznámení námitek rozvinul v průběhu správního řízení, nelze považovat za důkazy v neprospěch (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. března 2000, Cimenteries CBR a další v. Komise, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, EU:T:2000:77, bod 391).

96 Dotyčný podnik má tedy povinnost případně prokázat, že výsledek, ke kterému Komise dospěla ve svém rozhodnutí, by byl odlišný, pokud by musel být odmítnut, jakožto důkaz v neprospěch, nesdělený dokument, ze kterého Komise vycházela za účelem obvinění tohoto podniku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. září 2018, Infineon Technologies v. Komise, C-99/17 P, EU:C:2018:773, body 78 a 79; viz rovněž rozsudek ze dne 30. září 2009, Hoechst v. Komise, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 165 a citovaná judikatura).

97 Pokud jde o nezpřístupnění dokumentu ve prospěch, je ustálenou judikaturou, že dotčený podnik musí pouze prokázat, že jeho nezpřístupnění mohlo ovlivnit k jeho újmě průběh řízení a obsah rozhodnutí Komise (viz rozsudek ze dne 30. září 2009, Hoechst v. Komise, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 166 a citovaná judikatura), nebo že mohlo ohrozit nebo ztížit ochranu zájmů tohoto podniku v průběhu správního řízení (rozsudek ze dne 19. prosince 2013, Siemens a další v. Komise, C-239/11 P, C-489/11 P a C-498/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:866, bod 368).

98 Důkaz ve prospěch představuje i úryvek odpovědi na oznámení námitek nebo dokument připojený k takové odpovědi, který může být pro obhajobu podniku relevantní v rozsahu, v němž mu umožní dovolávat se skutečností neshodujících se se závěry dovozenými v této fázi Komisí (rozsudek ze dne 12. července 2011, Hitachi a další v. Komise, T-112/07, EU:T:2011:342, bod 34).

99 Naopak pouhá skutečnost, že další podniky uplatňovaly tytéž argumenty jako dotyčný podnik a že případně uvedly na svoji obhajobu více zdrojů, nestačí k tomu, aby tyto argumenty mohly být považovány za důkazy ve prospěch (viz rozsudek ze dne 12. července 2011, Hitachi a další v. Komise, T-112/07, EU:T:2011:342, bod 35 a citovaná judikatura).

100 Pokud jde o dokumenty, které Komise obecně není povinna z vlastní iniciativy zpřístupnit, je třeba uvést, že dotčené podniky se v zásadě nemohou platně dovolávat nezpřístupnění údajných informací ve prospěch, jež jsou obsaženy v odpovědích na oznámení námitek, pokud v průběhu správního řízení o přístup k těmto odpovědím nepožádaly (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. června 2011, FMC Foret v. Komise, T-191/06, EU:T:2011:277, bod 292).

101 Rovněž je třeba připomenout, že je na podniku, který se dovolává porušení svého práva na obhajobu, aby poskytl prvotní indicie poukazující na užitečnost nezpřístupněných dokumentů Komisí pro jeho obhajobu (rozsudek ze dne 12. července 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 80).

102 V projednávané věci je třeba rozlišovat mezi údajnými důkazy v neprospěch a údajnými důkazy ve prospěch, jejichž nezpřístupnění žalobkyně zpochybňují.

a) K údajným důkazům v neprospěch

103 Všechny údajné důkazy v neprospěch, k nimž žalobkyně neměly přístup, se týkají popisu a analýzy právního rámce a správní praxe použitelné na stanovení sazeb dopravců v některých třetích zemích, obsažených v bodech 976 až 989 a 998 až 1012 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

Žalobkyně v tomto ohledu poukazují nejprve na přímé odkazy Komise na odpovědi CPA, British Airways, Cargolux, jednoho dalšího dopravce a Japan Airlines na oznámení námitek, dále na důkazy, které implicitně odkazují na tyto odpovědi, a konečně na nezpřístupněné dokumenty, z nichž Komise vycházela, aniž tyto dokumenty nutně pocházejí od jiných dopravců, kterým bylo oznámení námitek určeno.

104 Nejprve, pokud jde o přímé odkazy na odpovědi na oznámení námitek obsažené v napadeném rozhodnutí, je třeba uvést, že se v podstatě nejedná o pouhá shrnutí argumentu rozvinutého adresátem oznámení námitek ve smyslu judikatury uvedené v bodě 95 výše.

105 Na jedné straně to platí, pokud jde o tvrzení Japan Airlines a jednoho jiného dopravce převzatá v bodech 1003, 1005 a 1006 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle nichž zaprvé japonské orgány až do roku 2006 nevyžadovaly odkaz na dohodu s dopravci určenými DLS použitelnou v souvislosti s podáním žádosti o povolení příplatků a zadruhé nebyla uložena povinnost koordinovat lety mezi Japonskem a Spojeným královstvím.

106 Jak tvrdí žalobkyně, z napadeného rozhodnutí vyplývá, že se Komise opírala o tato prohlášení, aby podložila zjištění, že neexistovala žádná správní praxe, která by nutila obviněné dopravce koordinovat příplatky během doby trvání protiprávního jednání, a podpořila tak svůj názor, že jednání uskutečněné v Japonsku spadá do působnosti článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP. V části napadeného rozhodnutí nadepsané „Analýza japonského právního systému“, v bodech 1005 a 1006 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se totiž Komise opírá o uvedená prohlášení a činí následující dvě zjištění. Zaprvé DLS uzavřené mezi Japonskem a smluvními státy Dohody o EHP v praxi nezavazovaly dopravce, aby se dohodli o sazbách, neboť k tomu, aby se vyhnuli takové povinnosti, stačilo, aby v jejich žádosti o PP odkázali na údajnou dohodu v rámci IATA. Zadruhé japonské orgány neuložily žádnou koordinační povinnost, pokud jde o lety mezi Japonskem a Spojeným královstvím.

107 Na druhé straně toto platí i pro tvrzení CPA, Cargolux a British Airways uvedená v bodech 977 až 979 odůvodnění napadeného rozhodnutí, v nichž tito tři dopravci uznávají, že předložení individuálních žádostí o schválení příplatků v Hongkongu bylo možné, zejména s ohledem na pevnou výši PP. Tato tvrzení jsou zajisté obsažena v části napadeného rozhodnutí nadepsané „Argumenty dopravců“. Jak však žalobkyně správně poukazují, v bodě 987 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise v rámci analýzy správní praxe v Hongkongu uvádí následující:

„Ostatní účastníci vyvracejí možnou existenci požadavku [na projednání sazeb a předložení společné žádosti hongkongskému odboru civilního letectví (dále jen DAC“)], přičemž někteří tvrdí, že DAC vzájemnou dohodu podpořil, ale nevyžadoval ji.“

108 Toto tvrzení Komise lze přitom chápat pouze jako odkaz na prohlášení CPA, Cargolux a British Airways uvedená v bodech 977 až 979 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

109 Naproti tomu prohlášení CPA převzatá v bodě 1004 odůvodnění napadeného rozhodnutí nelze považovat za důkazy v neprospěch, neboť z napadeného rozhodnutí nevyplývá, že by z nich Komise vycházela za účelem prokázání jediného trvajícího protiprávního jednání.

110 Dále, pokud jde o důkazy, které implicitně odkazují na tyto odpovědi, na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, z části v bodě 1012 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle níž „není tvrzeno, že účastníci byli povinni vzájemně sjednat BP nebo úhradu provizí z příplatků“, nevyplývá, že by Komise vycházela z nezpřístupněných důkazů v neprospěch. Tímto zjištěním Komise totiž pouze konstatuje, že v odpovědi na oznámení námitek nebyl předložen žádný důkaz o takové povinnosti.

111 Konečně, pokud jde o nezpřístupněné dokumenty, z nichž Komise vycházela, aniž nutně pocházely od jiných dopravců, kterým bylo určeno oznámení námitek, žalobkyně uvádí dokumenty, které byly použity k analýze japonských právních předpisů a DLS použitelných v jiných třetích zemích než jsou Hongkong a Japonsko, uvedené v bodech 998 až 1001, 1009, 1010 a 1013 až 1019 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

112 Je však třeba konstatovat, že tyto body odůvodnění neodkazují na žádnou písemnost z vyšetřovacího spisu, ať již byla předložena před zasláním nebo po zaslání oznámení námitek. V těchto bodech odůvodnění Komise pouze popisuje platná ustanovení japonských právních předpisů a DLS, jejichž smluvními stranami jsou dotčené třetí země, a konstatuje, že nebylo prokázáno, že vyžadují, aby dopravci prováděli koordinaci sazeb. Jak vyplývá z bodů 1002, 1003 a 1013 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jedná se o ustanovení, na která se odvolávají někteří dopravci, jimž bylo určeno oznámení námitek, v jejich argumentaci v reakci na toto oznámení.

113 Žalobkyně nevysvětlují, jak dotčené části napadeného rozhodnutí odhalují existenci jednoho nebo několika nezpřístupněných dokumentů v neprospěch, z nichž Komise vycházela.

114 I kdyby zde žalobkyně hodlaly vytýkat Komisi, že jim neumožnila přístup ke znění dotčených právních ustanovení, je třeba uvést, že právní rámec použitelný v Japonsku a v ostatních dotčených třetích zemích, pokud jde o příplatky, nemůže sám o sobě představovat důkaz v neprospěch a že v každém případě jsou tyto informace v zásadě veřejné a přístupné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. září 2006, Jungbunzlauer v. Komise, T-43/02, EU:T:2006:270, bod 354). Ostatně v bodě 139 oznámení námitek se uvádí, že v Japonsku „koordinace provádění [PP] mezi [dopravci] [nebyla] v žádném případě povinná“, a bod 1439 odůvodnění obsahuje analýzu ujednání o společném stanovování cen obsažených případně v DLS. Žalobkyně tak měly v průběhu správního řízení možnost účelně vyjádřit své stanovisko k dotčeným právním ustanovením.

115 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že se Komise dopustila pochybení, když žalobkyním odepřela přístup k úryvkům odpovědí na oznámení námitek uvedeným v bodech 977 až 979, 1003, 1005 a 1006 odůvodnění napadeného rozhodnutí a popsaným v bodech 105 až 108 výše.

b) K údajným důkazům ve prospěch

116 V projednávané věci je třeba nejprve poznamenat, že mezi účastnicemi řízení je nesporné, že dokumenty, v nichž se podle žalobkyň objevují důkazy ve prospěch, byly předmětem žádostí žalobkyň o přístup v průběhu správního řízení.

117 Dále je třeba poznamenat, že žalobkyně se z velké části omezují na to, že někteří z obviněných dopravců nebo dopravců, kterým bylo určeno oznámení námitek, uvedli stejné argumenty jako ony ve svých odpovědích na oznámení námitek nebo ve svých vyjádřeních před Tribunálem.

Tyto úvahy však nejsou dostatečné k prokázání existence důkazů ve prospěch (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. července 2011, Hitachi a další v. Komise, T-112/07, EU:T:2011:342, body 43 a 44).

118 Kromě toho, pokud žalobkyně spekulují o existenci dokumentů ve prospěch poskytnutých jinými dopravci, nepředkládají žádné důkazy o jejich užitečnosti pro účely tohoto řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. září 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin v. Komise, T-357/06, EU:T:2012:488, bod 164). Ostatně vyhovět tvrzením žalobkyň, bez ohledu na jejich obecnost, by mělo za následek, že by jim bylo umožněno využívat většího úsilí a prostředků, které případně vynaložili jiní dopravci, což je v rozporu s judikaturou uvedenou v bodě 99 výše.

119 Pokud jde konkrétně o dokumenty, z nichž vychází prohlášení Komise o alianci WOW v jejím rozhodnutí ze dne 4. července 2005 ve věci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, je třeba uvést, že Komise se v řízení vedoucím k vydání napadeného rozhodnutí o tyto dokumenty neopírala a že odkaz na toto rozhodnutí v poznámce pod čarou č. 1386 napadeného rozhodnutí vychází, jak uvádí Komise, pouze z veřejných informací.

120 Co se týče důkazů, které měly prokázat existenci kapacitních dohod mezi společností Lufthansa a příjemci několika e-mailů zaslaných společností Lufthansa ohledně úpravy její úrovně PP a které by tím pomohly podpořit věrohodné alternativní vysvětlení těchto e-mailů, a sice legitimní informaci sdělovanou dodavatelem jeho zákazníkům, je třeba uvést zaprvé, že jak Komise zdůrazňuje, žalobkyně již v odpovědi na oznámení námitek uvedly argument, že příjemci dotčených e-mailů byli zákazníky společnosti Lufthansa, zadruhé že žalobkyně již měly k dispozici, prostřednictvím údajů obsažených ve vyšetřovacím spise, seznam dopravců, kteří se účastnili dohody o nákupu kapacity se společností Lufthansa, jak samy připustily na jednání, a zatřetí že Komise v napadeném rozhodnutí odmítla jejich argument, když v bodě 797 odůvodnění zdůraznila, že díky oznámením si byly žalobkyně vědomy toho, že společnost Lufthansa vede jednání s jinými dopravci. Z toho vyplývá, že žalobkyně neprokázaly, že by jim zpřístupnění těchto důkazů mohlo být užitečné pro jejich obhajobu.

121 Pokud jde o důkazy, které byly údajně předložené neobviněnými dopravci, žalobkyně při tvrzení, že tyto důkazy údajně mohly být předloženy v jejich prospěch na jejich obhajobu, vzhledem k tomu, že neobvinění dopravci byli zapojeni do sporných kontaktů, které byly žalobkyním v napadeném rozhodnutí vytýkány, vycházejí z velmi obecných domněnek. Obecnost domněnky žalobkyň však nemůže představovat dostatečně přesný údaj o existenci důkazů ve prospěch v odpovědích těchto dopravců (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. září 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin v. Komise, T-357/06, EU:T:2012:488, bod 164).

122 Totéž platí pro argument žalobkyň, kterým tvrdí, že jelikož se jejich zaměstnanci podíleli pouze na „minimální části“ dotčených jednání, důkazy týkající se většiny těchto jednání jsou v rukou ostatních obviněných dopravců.

123 Konečně se žalobkyně marně dovolávají rozsudku ze dne 29. června 1995, Solvay v. Komise (T-30/91, EU:T:1995:115), v němž Tribunál uvedl, že Komisi nepřísluší, aby sama rozhodovala o tom, zda dokumenty zabavené v průběhu šetření mohou zprostit dotčené podniky viny, neboť v dané věci se jednalo o dokumenty, které byly součástí samotného vyšetřovacího spisu. Tribunál již přitom měl příležitost upřesnit, že úvaha, podle které nemůže příslušet pouze Komisi určit dokumenty užitečné pro obhajobu dotyčného podniku, se týkala dokumentů obsažených ve spise

Komise a nemůže se vztáhnout na odpovědi jiných dotyčných stran na námitky oznámené Komisí (rozsudek ze dne 16. června 2011, Heineken Nederland a Heineken v. Komise, T-240/07, EU:T:2011:284, bod 254).

c) Závěr

124 Je třeba dospět k závěru, že Komise nesprávně odepřela žalobkyním přístup k úryvkům odpovědí na oznámení námitek uvedeným v bodech 977 až 979, 1003, 1005 a 1006 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V souladu s judikaturou citovanou v bodě 96 výše bude dále (viz bod 550 dále) v rámci přezkumu opodstatněnosti posouzení účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání ze strany Komise posouzeno, zda by výsledek, k němuž Komise dospěla, mohl být jiný, pokud by tyto úryvky byly odmítnuty jako důkazy v neprospěch.

125 Pokud jde o návrhy žalobkyň znějící na přijetí organizačních procesních nebo důkazních opatření za účelem předložení odpovědí adresátů oznámení námitek a jejich příloh, jakož i vyjádření a písemností předložených Tribunálu ostatními dopravci v rámci jejich žalob proti rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010, žalobkyně tvrdí, že jejich předložení by jim umožnilo prokázat, že tyto dokumenty byly užitečné pro jejich obhajobu, a že tedy jejich nezpřístupnění představuje porušení jejich práv.

126 V tomto ohledu postačí poznamenat, že Tribunál mohl rozhodnout o opodstatněnosti prvního žalobního důvodu na základě důkazů, které mu byly předloženy, a že je výlučně na něm, aby posoudil, zda je nutné doplnit informace, které má k dispozici o projednávaných věcech, přijetím opatření navrhovaných v dané věci, která nemohou mít za cíl nahradit nepředložení důkazů žalobkyněmi (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. července 2009, SELEX Sistemi Integrati v. Komise, C-481/07 P, nezveřejněný, EU:C:2009:461, bod 44). Z toho vyplývá, že návrhy žalobkyň musí být zamítnuty jak v rozsahu, v němž se týkají odpovědí na oznámení námitek, tak v rozsahu, v němž se týkají vyjádření předložených Tribunálu v rámci žaloby proti rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010.

2. K druhému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení práva být vyslechnut a nedostatku pravomoci

127 Žalobkyně předkládají tento žalobní důvod ve dvou částech, z nichž první vychází z porušení práva být vyslechnut a z nedostatku pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby letecké nákladní dopravy a druhá z nedostatku pravomoci Komise použít článek 53 Dohody o EHP na trasy EHP kromě tras Unie-Švýcarsko.

a) K první části druhého žalobního důvodu vycházející z porušení práva být vyslechnut a z nedostatku pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí trasy

128 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že Komise porušila jejich právo být vyslechnuty a překročila meze své pravomoci tím, že konstatovala a sankcionovala protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP týkající se příchozích tras, což Komise zpochybňuje.

129 Je třeba připomenout, že v případě jednání přijatého mimo území EHP může být pravomoc Komise podle mezinárodního práva veřejného konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU nebo s článkem 53 Dohody o EHP stanovena s ohledem na

kritérium provedení nebo kritérium kvalifikovaných účinků (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 40 až 47, a ze dne 12. července 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise, T-441/14, EU:T:2018:453, body 95 až 97).

130 Tato kritéria jsou alternativní a nikoli kumulativní (rozsudek ze dne 12. července 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 98; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 62 až 64).

131 V bodech 1043 až 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Komise opírá jak o kritérium provedení, tak i o kritérium kvalifikovaných účinků, aby s ohledem na mezinárodní právo veřejné prokázala svou pravomoc konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP týkající se příchozích tras.

132 Vzhledem k tomu, že žalobkyně namítají pochybení při použití každého z těchto dvou kritérií, považuje Tribunál za účelné nejprve přezkoumat, zda se Komise mohla opřít o kritérium kvalifikovaných účinků. Za tímto účelem bude Tribunál zkoumat, zda se žalobkyně mohou dovolávat jednak porušení svého práva být vyslechnuty v souvislosti s uplatněním tohoto kritéria a jednak tvrdit, že se Komise dopustila pochybení při jeho použití. V souladu s judikaturou citovanou v bodě 130 výše bude třeba ověřit, zda se Komise mohla opřít o kritérium provedení, pouze v případě, že je alespoň jedna z těchto dvou výtek opodstatněná.

1) K právu být vyslechnut

133 Žalobkyně vytýkají Komisi, že jim odepřela možnost vyjádřit se během správního řízení k použití kritéria kvalifikovaných účinků. Komise totiž v oznámení námitek neuvedla, že hodlá vycházet z kritéria kvalifikovaných účinků. V oznámení námitek ani neuvedla důvody, na nichž založila napadené rozhodnutí proto, aby dospěla k závěru, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno.

134 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

135 V tomto ohledu je třeba připomenout, že oznámení námitek představuje procesní záruku uplatňující základní zásadu práva Unie, jež vyžaduje dodržování práva na obhajobu během celého řízení (rozsudek ze dne 3. září 2009, Papierfabrik August Koehler a další v. Komise, C-322/07 P, C-327/07 P a C-338/07 P, EU:C:2009:500, bod 35).

136 Tato zásada zejména vyžaduje, aby oznámení námitek zaslané podniku, kterému Komise zamýšlí uložit sankci za porušení pravidel hospodářské soutěže, obsahovalo základní skutečnosti uplatňované vůči tomuto podniku jako vytýkané skutkové okolnosti, jejich kvalifikaci a důkazy, o něž se Komise opírá, aby mohl uvedený podnik užitečně uplatnit své argumenty v rámci správního řízení, které bylo proti němu zahájeno (rozsudek ze dne 3. září 2009, Papierfabrik August Koehler a další v. Komise, C-322/07 P, C-327/07 P a C-338/07 P, EU:C:2009:500, bod 36).

137 Článek 27 odst. 1 nařízení č. 1/2003 a čl. 11 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 773/2004 ze dne 7. dubna 2004 o vedení řízení Komise podle článků [101 SFEU] a [102 SFEU] (Úř. věst. 2004, L 123, s. 18; Zvl. vyd. 08/003, s. 81), které tuto zásadu uplatňují, vyžadují, aby Komise do svého konečného rozhodnutí zahrnula pouze námitky, k nimž byla dotčeným podnikům a sdružením podniků poskytnuta možnost vyjádřit se.

138 Současně je třeba vzít v úvahu předběžnou povahu oznámení námitek, z níž vyplývá, že existence rozdílů mezi tímto dokumentem a konečným rozhodnutím je nejen možná, ale i legální, pokud konečné rozhodnutí odráží všechny skutečnosti předložené a projednané v průběhu správního řízení, a to i po zaslání oznámení námitek (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 67).

139 Porušení práva na obhajobu musí být konstatováno pouze tehdy, klade-li konečné rozhodnutí dotyčným podnikům za vinu jiná protiprávní jednání než ta, kterých se týkalo oznámení námitek, nebo zohledňuje jiné skutečnosti (viz rozsudek ze dne 14. března 2013, Fresh Del Monte Produce v. Komise, T-587/08, EU:T:2013:129, bod 706 a citovaná judikatura). Podle ustálené judikatury platí, že o takový případ nejde, jestliže se údajné rozdíly mezi oznámením námitek a napadeným rozhodnutím netýkají jiných jednání než jednání, ke kterým se žalobkyně již vyjádřily, a vůči nimž tudíž nemohou být uplatněny jakékoliv nové námitky (rozsudek ze dne 29. března 2012, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, T-336/07, EU:T:2012:172, body 84 a 85).

140 Mezi účastnicemi řízení je nesporné, že na rozdíl od napadeného rozhodnutí oznámení námitek neodkazuje na kritérium kvalifikovaných účinků. Je však třeba konstatovat, že Komise tím, že se v tomto rozhodnutí opřela o kritérium kvalifikovaných účinků, aby založila svou pravomoc v rámci mezinárodního práva veřejného konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP týkajícího se příchozích tras, neobvinila žalobkyně z nových námitek ani nezměnila obsah námitek, které předběžně přijala v oznámení námitek.

141 Komise totiž již v oznámení námitek uvedla, že má v úmyslu konstatovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP u příchozích tras. V bodě 129 odůvodnění oznámení námitek tak Komise uvedla, že „protiprávní jednání se týkalo služeb letecké nákladní dopravy […] v rámci [Unie]/EHP a Švýcarska a na trasách mezi letišti v [Unii]/EHP a třetími zeměmi po celém světě v obou směrech“. Podobně v bodě 1430 odůvodnění oznámení námitek Komise uvedla, že „všechny protisoutěžní činnosti, na nichž se podíleli všichni účastníci, byly součástí celkového cíle, a to dohodnout se na ceně nebo alespoň odstranit cenovou nejistotu na trhu letecké nákladní dopravy v EHP, a to i na trasách mezi letišti v EHP a třetími zeměmi“.

142 Komise rovněž odůvodnila svou pravomoc konstatovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP týkající se příchozích tras již ve fázi oznámení námitek. V bodě 1390 odůvodnění tohoto oznámení tak Komise uvedla, že „má pravomoc použít článek [101 SFEU] na ujednání o letecké dopravě mezi letišti v [Unii] a třetími zeměmi, která mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy“. V bodě 1394 odůvodnění uvedeného oznámení Komise dodala, že má rovněž „pravomoc použít článek 53 Dohody o EHP […] na ujednání o letecké dopravě mezi letišti v [EHP] a třetími zeměmi, která mohla ovlivnit obchod mezi členskými státy a smluvními stranami Dohody o EHP nebo mezi smluvními stranami Dohody o EHP“.

143 V odpovědích na oznámení námitek žalobkyně tato posouzení ostatně výslovně zpochybnily. Oddíl 11 odpovědi SAS Cargo na oznámení námitek a oddíl 6 odpovědi SAS Consortium na oznámení námitek jsou tedy zcela věnovány přezkumu pravomoci Komise konstatovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP týkající se příchozích tras.

144 V bodech 1042 až 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Komise omezila na projednání těchto argumentů v souladu s možností, která je jí uznána, vzhledem ke správnímu řízení opravit nebo doplnit skutkové nebo právní argumenty na podporu námitek, které uvedla (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. března 2012, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 82).

145 Za těchto podmínek je okolnost, že kritérium kvalifikovaných účinků nebylo v průběhu správního řízení výslovně projednáno, pro účely posouzení, zda bylo dodrženo právo žalobkyň na obhajobu, irelevantní.

146 Z toho vyplývá, že žalobkyně nemohou opodstatněně tvrdit, že Komise porušila jejich právo na obhajobu tím, že se v napadeném rozhodnutí poprvé odvolala na kritérium kvalifikovaných účinků.

147 Žalobkyně nemohou ani opodstatněně tvrdit, že použití kritéria kvalifikovaných účinků v bodech 1045 a 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí se zakládá na skutečnostech, které Komise nezohlednila v oznámení námitek. Skutkové poznatky, na nichž jsou tyto body odůvodnění založeny, jsou totiž obsaženy v oznámení námitek. Důvod uvedený v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí týkající se dopadu sporného jednání na spotřebitele v EHP tak vychází z úvah týkajících se struktury cen služeb letecké nákladní dopravy, úlohy spedičních podniků jako prostředníků mezi dopravci a odesílateli a povahy jediného trvajícího protiprávního jednání (včetně jeho kvalifikace jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“), které již byly uvedeny v bodech 7, 104, 1396 až 1411 a 1434 až 1438 oznámení námitek. Stejně tak důvod týkající se účinků společných služeb více leteckých společností (interlining) na hospodářskou soutěž uvedený ve stejném bodě odůvodnění vychází z úvah týkajících se fungování odvětví letecké nákladní dopravy uvedených v bodech 7, 9, 102 a 105 oznámení námitek. Pokud jde o zeměpisný dosah sporné kartelové dohody a zahrnutí příchozích služeb letecké nákladní dopravy do jediného trvajícího protiprávního jednání uvedené v bodě 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí, tyto jsou řešeny v bodech 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 a 1430 oznámení námitek.

148 Z toho vyplývá, že žalobkyně neprokázaly, že v tomto ohledu bylo porušeno jejich právo být vyslechnuty.

2) K použití kritéria kvalifikovaných účinků

149 Žalobkyně v žalobě zpochybnily použitelnost kritéria kvalifikovaných účinků, které podle jejich názoru v podstatě nebylo uznáno v unijním právu a bylo uplatněno v rozporu se zásadou zákazu retroaktivity. V replice však uvedly, že od těchto argumentů upustily s přihlédnutím k rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Žalobkyně naproti tomu tvrdí, že se Komise dopustila pochybení při použití kritéria kvalifikovaných účinků. Komise přenesla důkazní břemeno a opřela se o chybné úvahy, které jsou v rozporu s mezinárodním právem veřejným při přijetí závěru, že toto kritérium bylo splněno.

151 Podle žalobkyň z rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 49 až 51), vyplývá, že účinky sporné dohody nebo sporné praktiky se musí projevit konkrétně na hospodářské soutěži na vnitřním trhu. Tyto účinky musí být okamžité, podstatné, předvídatelné a pravděpodobné.

152 V projednávané věci Komise na jedné straně konstatovala, že příplatky byly přeneseny do výrobního a distribučního řetězce a ovlivnily spotřebitele v EHP v podobě zvýšení cen dováženého zboží. Tyto účinky přitom nebyly okamžité ani předvídatelné. Nebyly ani podložené, ale naopak čistě spekulativní. Pokud jde zejména o úhrady provizí, mělo to údajně dopad pouze na spediční podniky.

153 Komise rovněž neprokázala podstatnou povahu účinků dotčeného jednání na spotřebitele v EHP. Toto jednání se týkalo pouze dvou příplatků, které představovaly zlomek konečné ceny. Z hlediska hospodářské teorie přitom koordinace malé části ceny nemá vliv na konkurenceschopnost celkové ceny. Kromě toho mohl účinek jednání, kterého se žalobkyně účastnily ve třetích zemích, pouze zlepšit, nikoli omezit konkurenceschopnost výrobků dovážených do EHP. Tato jednání totiž vedla ke snížení příplatků ve Spojených státech, Hongkongu, Japonsku a Thajsku.

154 Na straně druhé Komise údajně poukázala na účinky společných služeb více leteckých společností (interlining), které dopravci ze třetích zemí, kteří neobsluhují cílové letiště nacházející se v EHP, nakupují od jiných dopravců, na hospodářskou soutěž. Komise přitom v napadeném rozhodnutí údajně popsala tyto účinky nejasným a nedostatečným způsobem. Komise rovněž nepředložila žádné důkazy na podporu svých úvah a je pochybné, zda takové důkazy existují.

155 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

156 V napadeném rozhodnutí se Komise v podstatě opírala o tři nezávislé důvody, na jejichž základě měla za to, že kritérium kvalifikovaných účinků je v projednávaném případě splněno.

157 První dva důvody jsou uvedeny v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Jak Komise potvrdila v odpovědi na písemné a ústní dotazy Tribunálu, tyto důvody se týkají účinků koordinace týkající se příchozích služeb letecké nákladní dopravy samostatně. Prvním důvodem je, že „zvýšené náklady na leteckou dopravu do EHP, a tedy vyšší ceny dováženého zboží mohou mít ze své podstaty dopad na spotřebitele v EHP“. Druhý důvod se týká účinků koordinace na příchozí služby letecké nákladní dopravy „rovněž na poskytování služeb [letecké nákladní dopravy] jinými dopravci v EHP, mezi dopravními uzly (‚hubs‘) v EHP, které využívají dopravci ze třetích zemí, a letišti v EHP, na která jsou tyto zásilky určeny a která nejsou obsluhována dopravcem ze třetí země“.

158 Třetí důvod je uveden v bodě 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí a týká se, jak vyplývá z odpovědí Komise na písemné a ústní otázky Tribunálu, účinků jediného trvajícího protiprávního jednání jako celku.

159 Tribunál se domnívá, že je vhodné přezkoumat jak účinky koordinace týkající se příchozích služeb letecké nákladní dopravy posuzované samostatně, tak účinky jediného a pokračujícího protiprávního jednání jako celku, přičemž je třeba začít prvními z nich.

i) Účinky koordinace týkající se příchozích služeb letecké nákladní dopravy samostatně

160 Nejprve je třeba přezkoumat opodstatněnost prvního důvodu, na němž je založen závěr Komise, že v projednávané věci je splněno kritérium kvalifikovaných účinků (dále jen „relevantní účinek“).

161 V tomto ohledu je třeba připomenout, že, jak vyplývá z bodu 1042 odůvodnění napadeného rozhodnutí, lze kritériem kvalifikovaných účinků odůvodnit použití práva hospodářské soutěže Unie a EHP z hlediska mezinárodního práva veřejného, pokud se dá předpokládat, že sporné

jednání vyvolá okamžitý a podstatný účinek v rámci vnitřního trhu nebo EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 49; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 25. března 1999, Gencor v. Komise, T-102/96, EU:T:1999:65, bod 90).

162 V projednávané věci žalobkyně zpochybňují jak relevanci relevantního účinku (viz body 163 až 179 dále), tak jeho předvídatelnost (viz body 183 až 200 dále), podstatnou povahu (viz body 201 až 216 dále) a jeho okamžitost (viz body 217 až 226 dále).

– *K relevanci relevantního účinku*

163 Z judikatury vyplývá, že skutečnost, že se podnik účastnící se dohody nebo jednání ve vzájemné shodě nachází ve třetím státě, nebrání použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP za předpokladu, že dohoda nebo jednání vyvolává účinky na vnitřním trhu nebo v rámci v EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 25. listopadu 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, bod 11).

164 Použití kritéria kvalifikovaných účinků přitom právě sleduje cíl pojmout jednání, k nimž sice nedošlo na území Unie, ale jejichž protisoutěžní účinky lze pocítit na vnitřním trhu nebo v rámci EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 45).

165 Toto kritérium nevyžaduje prokázat, že sporné jednání vyvolalo účinky, které se skutečně projevily na vnitřním trhu nebo v rámci EHP. Naopak podle judikatury platí, že stačí zohlednit pravděpodobné účinky tohoto jednání na hospodářskou soutěž (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 51).

166 Úkolem Komise je totiž zajistit ochranu hospodářské soutěže na vnitřním trhu nebo v rámci EHP před ohrožením jejího účinného fungování.

167 V případě jednání, které podle Komise, stejně jako v projednávané věci, vykazuje takový stupeň škodlivosti pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo v rámci EHP, že jej lze kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“ ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nemůže použití kritéria kvalifikovaných účinků, jak ostatně souhlasí žalobkyně, vyžadovat ani prokázání konkrétních účinků, které předpokládá kvalifikace jednání jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska důsledku“ ve smyslu těchto ustanovení.

168 V tomto ohledu je třeba připomenout, podobně jako žalobkyně, že kritérium kvalifikovaných účinků je zakotveno ve znění článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, které mají za cíl pojmout dohody a jednání, které omezují hospodářskou soutěž v rámci vnitřního trhu a v rámci EHP. Tato ustanovení totiž zakazují dohody a jednání podniků, jejichž účelem nebo důsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže „na vnitřním trhu“ a „na území, na které se vztahuje [Dohoda o EHP]“ (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 42).

169 Z ustálené judikatury přitom vyplývá, že protisoutěžní účel a důsledek nejsou kumulativními, ale alternativními podmínkami pro posouzení, zda jednání spadá pod zákazy uvedené v článcích 101 SFEU a 53 Dohody o EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. června 2009, T-Mobile Netherlands a další, C-8/08, EU:C:2009:343, bod 28 a citovaná judikatura).

170 Z toho vyplývá, že, jak uvedla Komise v bodě 917 odůvodnění napadeného rozhodnutí, není nezbytné zohlednit konkrétní účinky sporného jednání, jestliže je jeho protisoutěžní účel prokázán (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 13. července 1966, Consten a Grundig v. Komise, 56/64 a 58/64, EU:C:1966:41, s. 496, a ze dne 6. října 2009, GlaxoSmithKline Services a další v. Komise a další, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P a C-519/06 P, EU:C:2009:610, bod 55).

171 Za těchto podmínek by výklad kritéria kvalifikovaných účinků v tom smyslu, že vyžaduje prokázání konkrétních účinků sporného jednání, a to i v případě existence omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“, znamenal podřídit pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP podmínce, která nemá oporu ve znění těchto ustanovení.

172 Žalobkyně ostatně nemohou Komisi vytýkat, že dostatečně neanalyzovala relevantní účinek.

173 V bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí se totiž Komise v podstatě domnívala, že v rozsahu, v němž se jediné trvající protiprávní jednání týkalo příchozích tras, mohlo zvýšit výši příplatků, a tedy i celkovou cenu příchozích služeb letecké nákladní dopravy, a že spediční podniky přenesly tyto dodatečné náklady na odesílatele usazené v EHP, kteří museli za zakoupené zboží zaplatit vyšší cenu, než jaká by jim byla účtována v případě neexistence uvedeného protiprávního jednání.

174 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nelze tento účinek považovat za irelevantní pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků z toho důvodu, že konkrétně neovlivňuje hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

175 V tomto ohledu je třeba zaprvé konstatovat, že žalobkyně nevysvětlily, kam tímto argumentem směřují.

176 Zadruhé, pokud má být argumentace žalobkyň vykládána v tom smyslu, že sporné jednání v rozsahu, v němž se týkalo příchozích tras, nemohlo omezit hospodářskou soutěž v EHP z toho důvodu, že tato hospodářská soutěž byla vykonávána pouze ve třetích zemích, v nichž jsou usazeny spediční podniky, které nakupovaly příchozí služby letecké nákladní dopravy od obviněných dopravců, je třeba uvést, že se žalobkyně mýlí.

177 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že použití kritéria kvalifikovaných účinků musí být provedeno s ohledem na hospodářský a právní kontext, v němž se dané jednání odehrává (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 25. listopadu 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, bod 13).

178 V projednávané věci z bodů 14, 17 a 70 odůvodnění napadeného rozhodnutí a z odpovědí účastnic řízení na organizační procesní opatření Tribunálu vyplývá, že dopravci prodávají své služby letecké nákladní dopravy výhradně nebo téměř výhradně spedičním podnikům. V případě příchozích služeb letecké nákladní dopravy se však téměř všechny tyto prodeje uskutečňují v místě původu daných tras mimo EHP, kde jsou spediční podniky usazeny. Z žaloby totiž vyplývá, že v období od 1. května 2004 do 14. února 2006 žalobkyně uskutečnily pouze zanedbatelnou část svých tržeb z příchozích služeb letecké nákladní dopravy vůči zákazníkům usazeným v EHP.

179 Je však třeba poznamenat, že pokud spediční podniky nakupují tyto služby, je to zejména v jejich postavení zprostředkovatelů, aby je spojili do balíčku služeb, jehož účelem je již z podstaty věci organizovat integrovanou přepravu zboží na území EHP jménem odesílatelů. Jak vyplývá z bodu 70 odůvodnění napadeného rozhodnutí, odesílatelé mohou být mimo jiné kupujícími nebo vlastníky přepravovaného zboží. Je tedy přinejmenším pravděpodobné, že jsou usazeni v EHP.

180 Z toho vyplývá, že pokud spediční podniky přenášejí případné dodatečné náklady vyplývající ze sporné kartelové dohody do cen svých balíčků služeb, je to zejména hospodářská soutěž mezi spedičními podniky za účelem získání zákazníků těchto odesílatelů, na kterou může mít jediné trvající protiprávní jednání, pokud se týká příchozích tras, dopad, a tudíž se relevantní účinek může projevit na vnitřním trhu nebo v rámci EHP.

181 Dodatečné náklady, které mohly odesílatelům vzniknout, a z toho vyplývající zvýšení ceny zboží dováženého do EHP tedy patří mezi účinky vyvolané sporným jednáním, na které se Komise mohla odvolávat pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků.

182 V souladu s judikaturou citovanou v bodě 161 výše proto vyvstává otázka, zda je tento účinek předvídatelný, podstatný a okamžitý, jak vyžadováno.

– *K předvídatelné povaze relevantního účinku*

183 Požadavek předvídatelnosti má zajistit právní jistotu tím, že zaručuje, že dotčené podniky nemohou být postihovány za účinky, které sice mohly být důsledkem jejich jednání, ale které nemohly rozumně očekávat, že nastanou (v tomto smyslu viz stanovisko generální advokátky J. Kokott ve věci Otis Gesellschaft a další, C-435/18, EU:C:2019:651, bod 83).

184 Předvídatelné jsou tak účinky, s jejichž vznikem musí účastníci dotčené kartelové dohody na základě obecných životních zkušeností logicky počítat, na rozdíl od účinků, jejichž příčinou je zcela mimořádný sled okolností, a tedy atypický kauzální průběh (v tomto smyslu viz stanovisko generální advokátky J. Kokott ve věci Kone a další, C-557/12, EU:C:2014:45, bod 42).

185 Z bodů 846, 909, 1199 a 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom vyplývá, že v projednávané věci se jedná o koluzivní horizontální stanovování cen, které podle zkušeností vede mimo jiné ke zvýšení cen, což má za následek nesprávné rozdělení zdrojů zejména v neprospěch spotřebitele (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. září 2014, CB v. Komise, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, bod 51).

186 Z bodů 846, 909, 1199 a 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že toto jednání se týkalo PP, BP a odmítnutí hradit provize.

187 V projednávané věci bylo tedy pro obviněné dopravce předvídatelné, že horizontální stanovování PP a BP povede ke zvýšení jejich úrovně. Jak vyplývá z bodů 874, 879 a 899 odůvodnění napadeného rozhodnutí, odmítnutí hradit provize mohlo takové zvýšení posílit. Jednalo se totiž o koordinované odmítnutí poskytnout spedičním podnikům slevy z příplatků, které tím umožnilo obviněným dopravcům „udržet pod kontrolou nejistotu v oblasti stanovování sazeb, kterou by mohla vyvolat konkurence v oblasti vyplácení provizí [v rámci jednání se spedičními podniky]“ (bod 874 odůvodnění tohoto rozhodnutí), a tím vyjmout příplatky z působení hospodářské soutěže (bod 879 odůvodnění tohoto rozhodnutí).

188 Z bodu 17 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom vyplývá, že cena služeb letecké nákladní dopravy se skládá ze sazeb a příplatků, včetně PP a BP. S výjimkou případu, že by zvýšení PP a BP bylo díky dostatečně pravděpodobnému efektu „spojených nádob“ kompenzováno odpovídajícím snížením sazeb a jiných příplatků, mohlo takové zvýšení v zásadě vést ke zvýšení celkové ceny příchozích služeb letecké nákladní dopravy.

189 Žalobkyním se však nepodařilo prokázat, že účinek „spojených nádob“ byl natolik pravděpodobný, že by učinil relevantní účinek nepředvídatelným.

190 Žalobkyně se totiž omezily na neurčitý odkaz na „hospodářskou teorii“ a na odkaz ve třetí části pátého žalobního důvodu na ústní prohlášení znalce při slyšení před Komisí. Zaprvé však k tomuto tvrzení není připojena studie, z níž vychází, ani podkladové hrubé údaje, které by Tribunálu umožnily ověřit jeho věrohodnost. Zadruhé toto prohlášení vychází z metodiky, která neodpovídá dosahu jediného trvajícího protiprávního jednání, jak je definováno v napadeném rozhodnutí. Metoda „rozdílů v rozdílech“, na níž je uvedené prohlášení založeno, totiž porovnává vývoj cen účtovaných na trasách „potenciálně ovlivněných diskusemi a na trasách, o nichž je známo, že nebyly ovlivněny žádnou diskusí“, které ostatně neurčuje. Naopak v bodě 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že PP a BP jsou „obecně použitelnými opatřeními, která ne[byla] specifická pro určité trasy“ a „byla určena k použití na všechny trasy po celém světě, včetně tras […] do EHP“. Zatřetí je třeba konstatovat, že toto prohlášení se týká AF a v menší míře KLM. Pokud však dotyčné prohlášení obsahuje závěr, že v daném případě existuje účinek „spojených nádob“, je to pouze na základě toho, že sazby účtované AF a KLM byly dostatečně pružné a mohly klesnout dostatečně rychle, aby neutralizovaly jakékoli zvýšení PP a BP. Žalobkyně naopak uvedly, že „sazby za leteckou nákladní dopravu [byly] stanoveny předem na dobu nejméně šesti měsíců [a že] dopravci kompenz[ovali] zvýšené náklady na pohonné hmoty dodatečným příplatkem (PP), který bylo možné rychleji upravit tak, aby odrážel výkyvy cen paliva“.

191 Za těchto podmínek mohli účastníci sporné kartelové dohody rozumně předvídat, že jediné trvající protiprávní jednání pravděpodobně povede, pokud se týkalo příchozích služeb letecké nákladní dopravy, ke zvýšení ceny služeb letecké nákladní dopravy na příchozích trasách.

192 Je tedy otázkou, zda bylo pro obviněné dopravce předvídatelné, že spediční podniky přenesou takové dodatečné náklady na své vlastní zákazníky, tedy odesílatele.

193 V tomto ohledu z bodů 14 a 70 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že cena služeb letecké nákladní dopravy představuje pro spediční podniky vstup. Jedná se o variabilní náklady, jejichž zvýšení má v zásadě za následek zvýšení mezních nákladů, na jejichž základě spediční podniky stanovují své ceny.

194 Žalobkyně nepředkládají žádné důkazy prokazující, že okolnosti projednávaného případu neumožňovaly následně přenést dodatečné náklady vyplývající z jediného trvajícího protiprávního jednání na příchozích trasách na odesílatele.

195 Za těchto podmínek bylo pro obviněné dopravce rozumně předvídatelné, že spediční podniky přenesou tyto dodatečné náklady na odesílatele prostřednictvím zvýšení ceny tranzitních služeb.

196 Jak přitom vyplývá z bodů 70 a 1031 odůvodnění napadeného rozhodnutí, cena zboží, pro které spediční podniky zpravidla organizují integrovanou přepravu jménem odesílatelů, zahrnuje cenu tranzitních služeb, a zejména cenu služeb letecké nákladní dopravy, které jsou součástí této ceny.

197 S ohledem na výše uvedené bylo tedy pro obviněné dopravce předvídatelné, že jediné trvající protiprávní jednání bude mít v rozsahu, v němž se týkalo příchozích tras, za následek zvýšení ceny dováženého zboží.

198 Z důvodů uvedených výše v bodě 179 bylo pro obviněné dopravce rovněž předvídatelné, že tento účinek nastane v rámci EHP, jak vyplývá z bodu 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

199 Vzhledem k tomu, že relevantní účinek ukázal, že se jednalo o obvyklý běh věcí a ekonomickou racionalitu, nebylo ostatně nutné, aby žalobkyně působily na trhu dovozu zboží nebo jeho navazujícího dalšího prodeje proto, aby toto přenesení bylo možné předvídat.

200 Je tedy třeba dospět k závěru, že Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, že relevantní účinek byl požadované předvídatelné povahy.

– *K podstatné povaze relevantního účinku*

201 Posouzení podstatné povahy účinků vyvolaných sporným jednáním je třeba provést s ohledem na všechny relevantní okolnosti dané věci. Mezi těmito okolnostmi je zejména doba trvání, povaha a dosah protiprávního jednání. Relevantní mohou být i další okolnosti, jako je význam podniků, které se podílely na tomto jednání (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 9. září 2015, Toshiba v. Komise, T-104/13, EU:T:2015:610, bod 159, a ze dne 12. července 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 112).

202 Pokud je posuzovaným účinkem zvýšení ceny hotového zboží nebo služby, které jsou odvozeny od kartelové služby nebo ji obsahují, může být relevantní i podíl ceny hotového zboží nebo služby, který představuje kartelová služba.

203 V projednávaném případě je třeba s ohledem na všechny relevantní okolnosti považovat relevantní účinek, který spočívá ve zvýšení ceny zboží dováženého do EHP, za podstatný.

204 Z bodu 1146 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž zaprvé vyplývá, že doba trvání jediného trvajícího protiprávního jednání činí 21 měsíců, pokud jde o trasy Unie-třetí země, a 8 měsíců, pokud jde o trasy EHP kromě tras Unie-třetí země. Z bodů 1215 a 1217 odůvodnění tohoto rozhodnutí vyplývá, že taková byla rovněž doba trvání účasti všech obviněných dopravců s výjimkou Lufthansa Cargo a Swiss.

205 Zadruhé, pokud jde o dosah protiprávního jednání, z bodu 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že PP a BP jsou „obecně použitelnými opatřeními, která ne[byla] specifická pro určité trasy“ a která „byla určena k použití na všechny trasy po celém světě, včetně tras […] do EHP“.

206 Zatřetí, pokud jde o povahu protiprávního jednání, z bodu 1030 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že účelem jediného trvajícího protiprávního jednání bylo omezit hospodářskou soutěž mezi obviněnými dopravci, zejména na trasách EHP-třetí země. V bodě 1208 odůvodnění uvedeného rozhodnutí Komise dospěla k závěru, že „stanovení různých složek ceny, včetně některých příplatků, představ[ovalo] jedno z nejzávažnějších omezení hospodářské soutěže“, a proto rozhodla, že jediné trvající protiprávní jednání si zaslouží použití koeficientu závažnosti „na horní části stupnice“ stanovené pokyny z roku 2006.

207 Pro úplnost, pokud jde o podíl ceny kartelové služby na zboží nebo službu z ní odvozené nebo ji obsahující, je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, představovaly příplatky významnou část celkové ceny služeb letecké nákladní dopravy během doby trvání protiprávního jednání.

208 Z dopisu Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (Hongkongské sdružení spedice a logistiky) ze dne 8. července 2005 určeného předsedovi podvýboru pro nákladní dopravu (dále jen „PND“) Board of Airline Representatives (Sdružení zástupců leteckých společností) (dále jen „BAR“) v Hongkongu tak vyplývá, že příplatky tvoří „velmi podstatnou část“ celkové ceny leteckých nákladních listů, kterou mají spediční podniky zaplatit. Podobně žalobkyně ve svých písemnostech Tribunálu uvedly, že příplatky představují 5 % až 30 % ceny služeb letecké nákladní dopravy. Jak vyplývá z tabulek a grafu v příloze A.109 žaloby, tento podíl dosáhl nejvyšší úrovně v období, kdy Komise konstatovala porušení článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozích trasách, a to 21,7 % v roce 2004 a 29,8 % v roce 2005.

209 Jak však vyplývá z bodu 1031 odůvodnění napadeného rozhodnutí, cena služeb letecké náklady dopravy byla sama o sobě „důležitou složkou ceny přepravovaného zboží, která má vliv na jeho prodej“.

210 Opět pro úplnost, pokud jde o význam podniků, které se účastnily sporného jednání, z bodu 1209 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že společný podíl na trhu obviněných dopravců na „celosvětovém trhu“ činil v roce 2005 34 % a byl „přinejmenším stejně velký u služeb letecké nákladní dopravy […] poskytovaných […] na trasách [EHP-třetí země]“, které zahrnují jak odchozí, tak příchozí trasy. Samotné žalobkyně měly v době trvání protiprávního jednání na příchozích trasách značný obrat, který v roce 2005 činil více než 119 000 000 eur.

211 Žalobkyně nepředkládají žádný argument, který by mohl zpochybnit podstatnou povahu zamýšleného účinku.

212 Zaprvé, argument žalobkyň vycházející z teorie „spojených nádob“ byl již odmítnut v bodech 188 a 190 výše.

213 Zadruhé, pokud jde o argument žalobkyň, že obvinění dopravci stanovili PP a BP na trasách z Hongkongu, Thajska, Japonska a Spojených států na nižší než konkurenční úrovni, aby spíše zlepšili než omezili konkurenceschopnost výrobků dovážených do EHP, je třeba připomenout, že je v zásadě na osobě, která tvrdí skutečnosti na podporu návrhu, aby prokázala jejich existenci [usnesení ze dne 25. ledna 2008, Provincia di Ascoli Piceno a Comune di Monte Urano v. Apache Footwear a další, C-464/07 P(I), nezveřejněné, EU:C:2008:49, bod 9; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 6. března 2001, Connolly v. Komise, C-274/99 P, EU:C:2001:127, bod 113].

214 Žalobkyně však nepředložily žádný důkaz, který by prokazoval, že obvinění dopravci stanovili PP a BP na trasách z Hongkongu, Thajska a Japonska na nižší než konkurenční úrovni. Pokud jde o trasy ze Spojených států, žalobkyně pouze tvrdí, že kontakty, kterých se účastnily, „udržovaly směnný kurz 1:1 mezi eurem a americkým dolarem pro PP, což vedlo k 17% snížení vzhledem k oslabení dolaru vůči euru“. Žalobkyně však nijak neprokázaly, že výsledná úroveň PP byla pod konkurenční úrovní.

215 Nelze se tedy domnívat, že bylo pravděpodobné, že obvinění dopravci stanoví PP a BP na trasách z Hongkongu, Thajska, Japonska a Spojených států na nižší než konkurenční úrovni, aby spíše zlepšili, než omezili konkurenceschopnost výrobků dovážených do EHP.

216 Je tedy třeba dospět k závěru, že Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, že relevantní účinek měl požadovanou podstatnou povahu.

– *K okamžité povaze relevantního účinku*

217 Požadavek okamžitosti účinků vyvolaných sporným jednáním se týká příčinné souvislosti mezi dotčeným jednáním a posuzovaným účinkem. Účelem tohoto požadavku je zajistit, aby se Komise nemohla při zdůvodňování své pravomoci konstatovat a sankcionovat protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP dovolávat všech možných účinků, ani velmi vzdálených účinků, které by mohly z tohoto jednání vyplynout jako *conditio sine qua non* (v tomto smyslu viz stanovisko generální advokátky J. Kokott ve věci Kone a další, C-557/12, EU:C:2014:45, body 33 a 34).

218 Okamžitou příčinnou souvislost nelze však považovat za rovnocennou s výlučnou příčinnou souvislostí, která ukládá konstatovat systematicky a bez výjimky přerušení příčinné souvislosti, pokud třetí osoba přispěla ke vzniku relevantních účinků (v tomto smyslu viz stanovisko generální advokátky J. Kokott ve věci Kone a další, C-557/12, EU:C:2014:45, body 36 a 37).

219 V projednávané věci zásah spedičních podniků, u něhož bylo možné předvídat, že dodatečné náklady, které museli zaplatit, nezávisle přenesou na odesílatele, nepochybně přispěl ke vzniku relevantního účinku. Tento zásah však sám o sobě nebyl způsobilý přerušit řetězec příčinné souvislosti mezi dotčeným jednáním a tímto účinkem a tak jej zbavit jeho okamžité povahy.

220 Naopak v případě, že není zaviněný, ale objektivně vyplývá z dané kartelové dohody, za běžného fungování trhu, takový zásah nepřerušuje řetězec příčinné souvislosti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. prosince 2005, CD Cartondruck v. Rada a Komise, T-320/00, nezveřejněný, EU:T:2005:452, body 172 až 182), ale pokračuje v něm (v tomto smyslu viz stanovisko generální advokátky J. Kokott ve věci Kone a další, C-557/12, EU:C:2014:45, bod 37).

221 V projednávaném případě přitom žalobkyně neprokazují, a dokonce ani netvrdí, že předvídatelné přenesení dodatečných nákladů na odesílatele usazené v EHP je zaviněné nebo nesouvisí s běžným fungováním trhu.

222 Z toho vyplývá, že relevantní účinek má požadovanou okamžitou povahu.

223 Tento závěr nemůže být zpochybněn argumentem žalobkyň, uplatněným na jednání, podle něhož proto, aby byli dotčeni „spotřebitelé v EHP“, na které Komise odkazuje v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí, musely tyto dodatečné náklady projít „dlouhým řetězcem zprostředkovatelů“, včetně odesílatelů, spedičních podniků a dovozců. Tento argument totiž vychází ze dvou chybných předpokladů.

224 První z dotčených předpokladů spočívá v tom, že „spotřebitelé v EHP“ uvedení v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí jsou koneční spotřebitelé, tj. fyzické osoby jednající za jiným účelem, než je jejich profesní nebo obchodní činnost. Pojem spotřebitel v právu hospodářské soutěže se nevztahuje pouze na konečné spotřebitele, ale na všechny přímé nebo nepřímé uživatele výrobků nebo služeb, které byly předmětem sporného jednání (v tomto smyslu viz stanovisko generálního advokáta P. Mengozziho ve věci MasterCard a další v. Komise, C-382/12 P, EU:C:2014:42, bod 156).

225 Z bodu 70 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jehož opodstatněnost žalobkyně účelně nezpochybnily, vyplývá, že „odesílateli mohou být kupující nebo prodávající zboží, s nímž se obchoduje, nebo vlastníci zboží, které musí být rychle přepraveno na relativně dlouhé vzdálenosti“. Komise ve svých písemnostech upřesnila, že toto zboží může být dováženo pro přímou spotřebu nebo jako vstupy pro výrobu jiných výrobků. Pokud jde však o příchozí služby letecké nákladní dopravy, mohou být tito odesílatelé, jak Komise správně uvádí, usazeni v EHP. Odkaz na „spotřebitele v EHP“ v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí musí být proto vykládán tak, že zahrnuje i odesílatele.

226 Druhý z dotčených předpokladů spočívá v tom, že i kdyby odkaz na „spotřebitele v EHP“ v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí zahrnoval pouze konečné spotřebitele, tito by mohli dovážené zboží získat až po zásahu „dlouhého řetězce zprostředkovatelů“. Koneční spotřebitelé přitom mohou toto zboží nabýt také přímo od odesílatele.

227 Z výše uvedeného vyplývá, že relevantní účinek vykazuje předvídatelnou, podstatnou a okamžitou povahu, jak je požadováno, a že první důvod, o který se Komise opírala při přijetí závěru, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, je opodstatněný. Je tedy třeba konstatovat, že Komise mohla, aniž se dopustila pochybení, dospět k závěru, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, pokud jde o koordinaci příchozích služeb letecké nákladní dopravy samostatně, aniž je třeba zkoumat opodstatněnost druhého důvodu uvedeného v bodě 1045 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

ii) K účinkům jediného trvajícího protiprávního jednání jako celku

228 Úvodem je třeba připomenout, že na rozdíl do toho, co tvrdí žalobkyně v replice, nic nezakazuje posoudit, zda je Komise v každém případě nadána pravomocí nezbytnou k použití unijního práva hospodářské soutěže z hlediska jednání dotyčného podniku či podniků jako celku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 50).

229 Podle judikatury se článek 101 SFEU může použít na jednání a dohody, které slouží k dosažení téhož protisoutěžního účelu, vzhledem k tomu, že lze předpokládat, že dohromady mají tato jednání a dohody okamžité a podstatné účinky na vnitřním trhu. Podnikům totiž nelze umožnit, aby se vyhnuly použití unijních pravidel hospodářské soutěže tím, že kombinují více jednání sledujících stejný účel, z nichž každé jednotlivě nemůže mít okamžitý a podstatný účinek na uvedený trh, ale dohromady takový účinek mít mohou (rozsudek ze dne 12. července 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 106).

230 Komise tak může založit svou pravomoc k použití článku 101 SFEU na jediné trvající protiprávní jednání, jaké bylo konstatováno v napadeném rozhodnutí, na předvídatelných, okamžitých a podstatných účincích uvedeného jednání na vnitřní trh (rozsudek ze dne 12. července 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg v. Komise, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 105).

231 Tyto úvahy platí obdobně pro článek 53 Dohody o EHP.

232 V bodě 869 odůvodnění napadeného rozhodnutí však Komise kvalifikovala sporné jednání jako jediné trvající protiprávní jednání, a to i v rozsahu, v němž se týkalo příchozích služeb letecké nákladní dopravy. V rozsahu, v němž žalobkyně zpochybňují tuto kvalifikaci obecně a zjištění existence jediného protisoutěžního cíle, který by mohl narušit hospodářskou soutěž v EHP, na němž je založena, budou jejich argumenty přezkoumány v rámci třetího žalobního důvodu, který se týká této otázky.

233 V bodě 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise, jak vyplývá z jejích odpovědí na písemné a ústní otázky Tribunálu, přezkoumala účinky tohoto protiprávního jednání jako celku. Zejména tak konstatovala, že její šetření odhalilo „celosvětově prováděnou kartelovou dohodu“, jejíž „ujednání […] o příchozích trasách byla nedílnou součástí jediného trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP“. Dodala, že „jednotné uplatňování příplatků v celosvětovém rozsahu bylo klíčovým prvkem [sporné] kartelové dohody“. Jak Komise uvedla v odpovědi na písemné otázky Tribunálu, jednotné uplatňování příplatků bylo součástí celkové strategie, jejímž cílem bylo neutralizovat riziko, že by spediční podniky mohly obcházet účinky této kartelové dohody tím, že by pro přepravu zboží ze země původu do země určení volili nepřímé trasy, které by nepodléhaly koordinovaným příplatkům. Důvodem je, jak vyplývá z bodu 72 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „časový faktor je pro přepravu [leteckého nákladu] méně důležitý než pro přepravu osob“, takže letecký náklad „může být přepravován s větším počtem mezipřistání“, a v důsledku toho mohou nepřímé trasy nahradit přímé trasy.

234 Za těchto podmínek Komise správně tvrdí, že zakázat jí použít kritérium kvalifikovaných účinků na sporné jednání jako celek by mohlo vést k umělému rozštěpení celého protisoutěžního jednání, které je způsobilé ovlivnit strukturu trhu uvnitř EHP, na řadu samostatných jednání, u nichž hrozí, že se zcela nebo částečně vymknou pravomoci Unie (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 57). Je tedy třeba mít za to, že Komise mohla v bodě 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí přezkoumat účinky jediného trvajícího protiprávního jednání jako celku.

235 Pokud jde přitom o dohody a jednání, jejichž účelem bylo zaprvé omezit hospodářskou soutěž přinejmenším v rámci Unie, EHP a Švýcarska (viz bod 903 odůvodnění tohoto rozhodnutí), zadruhé spojovaly dopravce s významnými podíly na trhu (viz bod 1209 odůvodnění tohoto rozhodnutí) a zatřetí se jejich významná část týkala tras uvnitř EHP po dobu delší než šest let (viz bod 1146 odůvodnění tohoto rozhodnutí), nelze pochybovat o tom, že bylo předvídatelné, že jediné trvající protiprávní jednání jako celek vyvolá okamžité a podstatné účinky na vnitřním trhu nebo v EHP.

236 Z toho vyplývá, že Komise mohla v bodě 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž rozhodnout, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, pokud jde o jediné trvající protiprávní jednání jako celek.

237 Jelikož tedy Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, že bylo předvídatelné, že sporné jednání bude mít podstatný a okamžitý účinek v rámci EHP, musí být tato výtka, a tudíž i tato část v plném rozsahu, zamítnuty, aniž je třeba přezkoumat výtku týkající se pochybení při použití kritéria provádění.

b) K druhé části druhého žalobního důvodu týkající se tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko

238 Žalobkyně tvrdí, že čl. 11 odst. 2 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě vyhrazuje švýcarským orgánům pravomoc konstatovat a sankcionovat porušení pravidel hospodářské soutěže na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko.

239 V článku 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí přitom Komise konstatovala porušení článku 53 Dohody o EHP týkající se tras EHP kromě tras Unie-třetí země. Vzhledem k tomu, že Švýcarská konfederace není smluvní stranou Dohody o EHP, je nutně „třetí zemí“ ve smyslu tohoto článku. Článek 1 odst. 3 výroku napadeného rozhodnutí je tedy stižen protiprávností spočívající v porušení čl. 11 odst. 2 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě.

240 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

241 Je třeba určit, zda, jak tvrdí žalobkyně, Komise v čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí konstatovala porušení článku 53 Dohody o EHP na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, a, případně, zda tím překročila meze své pravomoci na základě dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě.

242 V tomto ohledu je třeba připomenout, že zásada účinné právní ochrany je obecná zásada unijního práva, která je nyní vyjádřena v článku 47 Listiny. Tato zásada, která v unijním právu odpovídá čl. 6 odst. 1 EÚLP, znamená, že výrok rozhodnutí přijatého Komisí, konstatujícího porušení pravidel hospodářské soutěže, je zvláště jasný a přesný a že podniky, které jsou považovány za odpovědné a které byly potrestány, mohou porozumět přičtení této odpovědnosti a uložení sankcí, tak jak vyplývají ze znění uvedeného výroku, a napadnout je (viz rozsudek ze dne 16. prosince 2015, Martinair Holland v. Komise, T-67/11, EU:T:2015:984, bod 31 a citovaná judikatura).

243 Komise totiž uvádí povahu a rozsah protiprávních jednání, za která ukládá sankce, ve výroku svých rozhodnutí. V zásadě, pokud jde konkrétně o dosah a povahu sankcionovaných protiprávních jednání, je rozhodující nikoli odůvodnění, nýbrž výrok. Pouze v případě nedostatečné jasnosti termínů použitých ve výroku je třeba výrok vyložit pomocí odůvodnění rozhodnutí (viz rozsudek ze dne 16. prosince 2015, Martinair Holland v. Komise, T-67/11, EU:T:2015:984, bod 32 a citovaná judikatura).

244 V článku 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí Komise konstatovala, že SAS a SAS Cargo „porušily článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy mezi letišti nacházejícími se v zemích, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP, ale nejsou členskými státy, a letišti nacházejícími se ve třetích zemích“ v období od 19. května 2005 do 14. února 2006. Do těchto tras výslovně nezahrnula, ani z nich nevyloučila trasy EHP kromě tras Unie-Švýcarsko.

245 Je tedy třeba ověřit, zda Švýcarská konfederace patří mezi „třetí země“ uvedené v čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí.

246 V tomto ohledu je třeba uvést, že čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí rozlišuje mezi „zeměmi, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP, ale nejsou členskými státy“, a třetími zeměmi. Je pravda, že Švýcarská konfederace, jak uvádějí žalobkyně, není smluvní stranou Dohody o EHP, a ve vztahu k ní proto patří mezi „třetí země“.

247 Je však třeba připomenout, že s ohledem na požadavky jednotnosti a soudržnosti právního řádu Unie je třeba předpokládat, že stejné výrazy použité ve stejném aktu mají stejný význam.

248 V článku 1 odst. 2 napadeného rozhodnutí však Komise konstatovala protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU na „trasách mezi letišti nacházejícími se v Evropské unii a letišti mimo EHP“. Tento pojem nezahrnuje letiště nacházející se ve Švýcarsku, přestože Švýcarská konfederace není smluvní stranou Dohody o EHP, a že jeho letiště se proto musí formálně považovat za letiště „mimo EHP“, nebo jinými slovy za letiště v třetí zemi ve vztahu k této

dohodě. Tato letiště jsou předmětem čl. 1 odst. 4 napadeného rozhodnutí, který konstatuje protiprávní jednání v rozporu s článkem 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na „trasách mezi letišti nacházejícími se v Evropské unii a letišti nacházejícími se ve Švýcarsku“.

249 V souladu se zásadou připomenutou v bodě 247 výše je tedy třeba předpokládat, že výrazy „letiště ve třetích zemích“ použité v čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí mají stejný význam jako výrazy „letiště mimo EHP“ použité v odstavci 2 tohoto článku, a vylučují tedy letiště nacházející se ve Švýcarsku.

250 Vzhledem k tomu, že z výroku napadeného rozhodnutí nevyplývá, že by Komise měla v úmyslu dát pojmu „třetí země“ uvedenému v čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí jiný význam, je třeba dospět k závěru, že pojem „třetí země“ uvedený v jeho článku 1 odst. 3 vylučuje Švýcarskou konfederaci.

251 Nelze tedy mít za to, že Komise v čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí konstatovala odpovědnost žalobkyň za protiprávní jednání v rozporu s článkem 53 Dohody o EHP na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko.

252 Jelikož výrok napadeného rozhodnutí neponechává žádný prostor pro pochybnosti, Tribunál pouze pro úplnost dodává, že jeho odůvodnění není s tímto závěrem v rozporu.

253 V bodě 1146 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že „protisoutěžní ujednání“, která popsala, porušovala článek 101 SFEU v období od 1. května 2004 do 14. února 2006, „pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v [Unii] a letišti mimo EHP“. V příslušné poznámce pod čarou (č. 1514) Komise upřesnila následující: „Pro účely tohoto rozhodnutí se ‚letišti mimo EHP‘ rozumí letiště nacházející se v jiných zemích než ve Švýcarsk[é konfederaci] a smluvních stranách Dohody o EHP“.

254 Je pravda, že když Komise popisuje dosah protiprávního jednání v rozporu s článkem 53 Dohody o EHP v bodě 1146 odůvodnění napadeného rozhodnutí, neodkázala na pojem „letiště mimo EHP“, ale na pojem „letiště ve třetích zemích“. Z toho však nelze vyvozovat, že Komise měla v úmyslu dát jiný význam pojmu „letiště mimo EHP“ pro účely použití článku 101 SFEU a pojmu „letiště ve třetích zemích“ pro účely použití článku 53 Dohody o EHP. Naopak Komise v napadeném rozhodnutí použila oba pojmy zaměnitelně. V bodě 824 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak Komise uvedla, že „nepouži[la] článek 101 SFEU na protisoutěžní dohody a jednání týkající se letecké dopravy mezi letišti Unie a letišti třetích zemí, ke kterým došlo před 1. květnem 2004“. Podobně v bodě 1222 odůvodnění tohoto rozhodnutí, pokud jde o ukončení účasti SAS Consortium na jediném trvajícím protiprávním jednání, Komise odkázala na svou pravomoc na základě těchto ustanovení „pro trasy mezi [Unií] a třetími zeměmi, jakož i pro trasy mezi Islandem, Norskem a Lichtenštejnskem a zeměmi mimo EHP“.

255 Odůvodnění napadeného rozhodnutí tedy potvrzuje, že pojmy „letiště ve třetích zemích“ a „letiště mimo EHP“ mají stejný význam. V souladu s definicí v poznámce pod čarou č. 1514 je proto třeba se domnívat, že oba pojmy vylučují letiště nacházející se ve Švýcarsku.

256 Na rozdíl od toho, tvrdí žalobkyně, body 1194 a 1241 odůvodnění napadeného rozhodnutí nenasvědčují jinému řešení. Je pravda, že v bodě 1194 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise odkázala na „trasy mezi EHP a třetími zeměmi, kromě tras mezi [Unií] a Švýcarskem“. Podobně v bodě 1241 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise v rámci „stanovení hodnoty tržeb na trasách se třetími zeměmi“ snížila základní částku o 50 % pro „trasy EHP-třetí země kromě tras mezi Unií a Švýcarskem, v jejichž případě jedná na základě dohody [ES-Švýcarsko o letecké dopravě]. Lze se

však domnívat, jak v podstatě uvádějí žalobkyně, že pokud se Komise snažila do těchto bodů odůvodnění vložit výraz „kromě tras mezi Unií a Švýcarskem“, bylo to proto, že se domnívala, že Švýcarská konfederace spadá pod pojem „třetí země“, pokud se jedná o trasy EHP-třetí země.

257 Komise ostatně připustila, že zahrnula do hodnoty tržeb částku 262 084 eur z prodeje služeb letecké nákladní dopravy, které žalobkyně uskutečnily v roce 2005 na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko. Důvodem je podle Komise skutečnost, že „bohužel“ nevyloučila tuto částku z čísel, které jí žalobkyně poskytly.

258 Je však třeba konstatovat, podobně jako to učinila Komise, že tyto skutečnosti se týkají výhradně příjmů, které je třeba zohlednit pro účely výpočtu základní částky pokuty, a nikoliv vymezení zeměpisného rozsahu jediného trvajícího protiprávního jednání, o které se jedná v projednávané věci.

259 Druhá část a tudíž projednávaný žalobní důvod musí být zamítnuty.

3. K třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nesprávného posouzení jednání, do nichž byly žalobkyně zapojeny, a z toho, že tato jednání prokazují jejich účast na jediném trvajícím protiprávním jednání nebo jejich povědomí o takovém jednání

260 Projednávaný žalobní důvod vychází z pochybení a nedostatku přísnosti při posuzování jednání, do nichž byly žalobkyně zapojeny. Tento žalobní důvod je rozdělen do deseti částí, z nichž první vychází z pochybení při posouzení celosvětové povahy jediného trvajícího protiprávního jednání, druhá z pochybení při posouzení jednání týkajícího se dvoustranné aliance se společností Lufthansa, třetí z pochybení při posouzení e-mailové komunikace z prosince 1999 v rámci aliance Star Cargo, čtvrtá z pochybení při posouzení jednání aliance WOW, pátá z pochybení při zahrnutí dohod o rezervaci kapacit do jediného trvajícího protiprávního jednání, šestá z pochybení při posouzení kontaktů ve třetích zemích, sedmá z pochybení při posouzení spekulací jiných dopravců ohledně jednání žalobkyň, osmá z pochybení při zahrnutí místních a rozdílných událostí v několika zemích do jediného trvajícího protiprávního jednání, devátá z pochybení v posouzení povědomí žalobkyň o jednání ostatních obviněných dopravců a desátá z pochybení při celkovém posouzení souboru nepřímých důkazů, dovolávaného Komisí.

261 V projednávaném případě považuje Tribunál za vhodné přezkoumat nejprve první až čtvrtou část tohoto žalobního důvodu, poté osmou část tohoto žalobního důvodu a nakonec pátou, šestou, sedmou, devátou a desátou část tohoto žalobního důvodu.

a) K první části vycházející z několika protiprávností při stanovování jediného trvajícího protiprávního jednání celosvětového dosahu

262 V rámci této části žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila několika protiprávností při stanovování jediného trvajícího protiprávního jednání celosvětového dosahu. Na podporu této části vznášejí tři výtky. První z nich se zakládá na porušení povinnosti uvést odůvodnění a na nesprávných zjištěních ohledně celosvětové povahy jediného trvajícího protiprávního jednání, druhá na nesprávných zjištěních ohledně povahy dotčeného protiprávního jednání jako jediného protiprávního jednání mimo „hlavní skupinu účastníků“ nebo „omezenou skupinu účastníků“ sporné kartelové dohody a třetí na nesprávných zjištěních ohledně trvající povahy protiprávního jednání.

1) K první výtce vycházející z porušení povinnosti uvést odůvodnění a z nesprávných zjištění, pokud jde o celosvětovou povahu jediného trvajícího protiprávního jednání

263 Žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila pochybení, když dospěla k závěru, že jednání popsaná v bodě 4 napadeného rozhodnutí mají celosvětový dosah.

264 Nejprve, závěr obsažený v článku 1 napadeného rozhodnutí, že dotčená jednání spadají do působnosti celosvětového protiprávního jednání, je neslučitelný s tím, že Komise připustila, že se na některé země toto protiprávní jednání nevztahuje, čímž porušila článek 296 SFEU.

265 Dále pouhá skutečnost, že PP a BP jsou standardními složkami ceny v oblasti letecké nákladní dopravy, neznamená, že dotčené jednání ovlivnilo tyto příplatky ve všech zemích bez výjimky. Komise nemůže z jednání, které ovlivňuje omezený počet tras, vyvozovat existenci celosvětové kartelové dohody bez důkazů o jednání, která ovlivňují všechny ostatní trasy. V tomto ohledu žalobkyně kritizují závěr obsažený v bodě 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že příplatky jsou obecně použitelnými opatřeními, která nejsou specifická pro určitou trasu.

266 Konečně, na rozdíl od toho, co vyplývá z bodu 890 odůvodnění napadeného rozhodnutí, pouhá skutečnost, že dopravci mohli uzavřít dohody o kapacitách s jinými dopravci a rozšířit tak svou síť mimo trasy, které sami obsluhují, neprokazuje, že se podíleli na protiprávních jednáních na všech trasách po celém světě, a zejména v mnoha zemích, které nejsou členskými státy.

267 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

268 V projednávané věci je třeba na úvod poznamenat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, Komise ve výroku napadeného rozhodnutí nedospěla k závěru o existenci protiprávního jednání celosvětového dosahu. Odkaz v úvodním odstavci článku 1 tohoto rozhodnutí na koordinaci jednání obviněných dopravců „v oblasti stanovování cen za poskytování služeb letecké nákladní dopravy […] po celém světě“ je pouze konstatováním skutečností, které Komise v odstavcích 1 až 4 tohoto článku kvalifikovala jako protiprávní jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže použitelnými na trasy, které podle jejího názoru spadaly v rozhodné době do její pravomoci, a to trasy uvnitř EHP mezi 7. prosincem 1999 a 14. únorem 2006 (odstavec 1), trasy Unie-třetí země mezi 1. květnem 2004 a 14. únorem 2006 (odstavec 2), trasy EHP kromě tras Unie-třetí země mezi 19. květnem 2005 a 14. únorem 2006 (odstavec 3) a trasy Unie-Švýcarsko mezi 1. červnem 2002 a 14. únorem 2006 (bod 4).

269 Jelikož výrok napadeného rozhodnutí nevzbuzuje žádné pochybnosti, Tribunál pouze pro úplnost dodává, že odůvodnění napadeného rozhodnutí podporuje tento závěr. Toto odůvodnění tak jednak odkazuje na protiprávní jednání v rozporu s platnými pravidly hospodářské soutěže, jejichž zeměpisný rozsah je omezený na určité druhy tras (body 1146 a 1187 odůvodnění), a jednak na „celosvětovou kartelovou dohodu“ (body 74, 112, 832 a 1300 odůvodnění), „celosvětové povahy“ (bod 887 odůvodnění) nebo „prováděnou celosvětově“ (bod 1046 odůvodnění).

270 Je pravda, že se bod 1210 odůvodnění napadeného rozhodnutí odchyluje od pravidla, neboť odkazuje na „zeměpisný rozsah protiprávního jednání, [které] bylo celosvětové“. Je však třeba konstatovat, že kontext tohoto ojedinělého odkazu na celosvětové protiprávní jednání spíše ukazuje, že se jedná o pouhou chybu v psaní a že je třeba jej chápat jako „zeměpisný rozsah [sporné] kartelové dohody byl celosvětový“. Po tomto odkazu totiž následují tyto věty:

„Pro účely určení závažnosti protiprávního jednání to znamená, že [sporná] kartelová dohoda pokrývala celý EHP a Švýcarsko. To zahrnuje leteckou nákladní dopravu […] na trasách v obou směrech mezi letišti nacházejícími se v EHP, mezi letišti nacházejícími se v Unii a letišti nacházejícími se mimo EHP, mezi letišti nacházejícími se v Unii a letišti nacházejícími se ve Švýcarsku a mezi letišti nacházejícími se na území smluvních stran EHP, které nejsou členskými státy, a letišti nacházejícími se ve třetích zemích.“

271 Z toho důvodu odráží zjištění, že došlo ke koordinaci cen pro poskytování služeb letecké nákladní dopravy po celém světě, aniž je v rozporu s odůvodněním napadeného rozhodnutí, stanovisko, které Komise vyjádřila v celém napadeném rozhodnutí ohledně zeměpisného rozsahu sporné kartelové dohody.

272 Tento závěr nemohou argumenty žalobkyň zpochybnit.

273 Zaprvé v rozsahu, v němž se neopírají o obsah napadeného rozhodnutí, ale o rozdíly mezi tímto obsahem a oznámením námitek k přijetí závěru, že na některé země se jediné trvající protiprávní jednání nevztahovalo, je třeba připomenout, že Komise není povinna vysvětlovat případné rozdíly existující mezi konečnými posouzeními a předběžnými posouzeními obsaženými v oznámení námitek (rozsudek ze dne 27. února 2014, InnoLux v. Komise, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 96). Za těchto podmínek nelze mlčení Komise ohledně těchto rozdílů v napadeném rozhodnutí vykládat tak, že odmítla vymezit spornou kartelovou dohodu jako celosvětovou. Pokud jde o okolnost, že některé země nebyly zmíněny ani v oznámení námitek, ani v napadeném rozhodnutí, není v rozporu se zjištěním uvedeným v odůvodnění napadeného rozhodnutí o celosvětové povaze sporné kartelové dohody. Jelikož totiž Komise v napadeném rozhodnutí poukázala na celosvětovou povahu sporné kartelové dohody, mohla se vyhnout výslovnému uvedení každé dotčené země, aniž toto opomenutí může být na újmu pochopení odůvodnění uvedeného rozhodnutí.

274 Kromě toho se žalobkyně dovolávají bodu 1375 odůvodnění napadeného rozhodnutí, v němž Komise konstatovala, že výpovědi jiného dopravce obviněného v rámci řízení o shovívavosti postrádají významnou přidanou hodnotu z toho důvodu, že se týkají událostí, které se odehrály v Dubaji (Spojené arabské emiráty) a nejsou součástí tohoto rozhodnutí.

275 Dotčená posouzení jsou uvedena v bodě 8.6 napadeného rozhodnutí, který se týká použití řízení o shovívavosti, a jsou základem pro stanovení míry snížení základní částky pokuty, kterou bylo třeba podle názoru Komise uplatnit vůči obviněnému dopravci.

276 I za předpokladu, že by bylo třeba tato posouzení chápat stejně jako žalobkyně tak, že vedou k závěru, že jednání v Dubaji uvedená v oznámení námitek nespadala do působnosti sporné kartelové dohody, není to samo o sobě v rozporu se zjištěním o kartelové dohodě celosvětového dosahu.

277 Komise totiž v bodě 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že příplatky byly „obecně použitelnými opatřeními“, která „byla určena k použití na všech trasách po celém světě“, a že totéž platilo pro odmítnutí hradit provize, které bylo rovněž „obecné povahy“. Komise upřesnila, že příplatky byly prováděny v rámci víceúrovňového systému, a to jak ústředního, tak i místního, popsaného v bodech 107, 1046 a 1300 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Za těchto podmínek přitom není vyloučení místního jednání z působnosti sporné kartelové dohody v rozporu s jeho celosvětovou povahou.

278 S ohledem na výše uvedené je třeba vyloučit existenci porušení povinnosti uvést odůvodnění vyplývající z údajných vnitřních rozporů napadeného rozhodnutí.

279 Zadruhé, pokud jde o obecnou použitelnost příplatků a odmítnutí hradit provize, je třeba poznamenat, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla řadu důkazů, u nichž žalobkyně v této části nevysvětlily, v čem jsou nedostatečně průkazné.

280 Tyto důkazy, z nichž některé jsou příkladmo uvedeny v poznámce pod čarou č. 1323 napadeného rozhodnutí, přitom dostatečně podporují závěr Komise o obecné použitelnosti příplatků „na všech trasách po celém světě“. Pokud jde o PP, je třeba zejména poznamenat, že bod 140 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkazuje na interní e-mail společnosti Swiss, v němž se uvádí, že AF „bude na celosvětové úrovni vybírat [PP] ve výši 0,10 EUR/0,10 USD za kg“, že KLM „učiní přesně totéž“ a že Lufthansa „uvažuje podobně, ale dosud to ještě nepotvrdila“. V bodě 162 odůvodnění tohoto rozhodnutí se rovněž odkazuje na e-mailovou komunikaci mezi společnostmi Lufthansa a Japan Airlines ze dne 27. září 2000, v níž se uvádí, že společnost Lufthansa Cargo má v úmyslu uplatnit určitou výši PP „celosvětově“, zatímco v bodě 210 odůvodnění tohoto rozhodnutí se odkazuje na prohlášení společnosti Martinair o shovívavosti, podle něhož společnost Martinair jednala s několika dopravci o zavedení celosvětového PP.

281 Podobně se v poznámce pod čarou č. 1323 napadeného rozhodnutí odkazuje na oznámení o zvýšení nebo snížení PP nebo BP, která „se týkala celosvětového uplatňování těchto příplatků, které nebylo omezeno na konkrétní trasu“.

282 Pokud jde o BP, je třeba konstatovat, že v bodě 608 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla e-mail, v němž British Airways vysvětluje společnosti Lufthansa, že hodlá zavést „mimořádný manipulační poplatek“ po celém světě. Rovněž v bodě 666 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise odkázala na zápis ze zasedání výkonného výboru PND BAR v Hongkongu ze dne 30. března 2004. Z tohoto zápisu vyplývá, že výše BP s odletem z Hongkongu bude vycházet z „globální referenční hodnoty“.

283 Pokud jde o odmítnutí hradit provize, je pravda, že Komise v poznámce pod čarou č. 1323 napadeného rozhodnutí neuvedla žádný konkrétní příklad důkazu, který by svědčil o jeho obecné použitelnosti „na všech trasách po celém světě“.

284 Na jedné straně je však třeba konstatovat, že jelikož byly příplatky obecně použitelné „na všechny trasy po celém světě“, bylo pravděpodobné, že i odmítnutí hradit provize bylo obecně použitelné. Komise totiž v bodě 879 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že odmítnutí hradit provize a další dvě složky jediného trvajícího protiprávního jednání se vzájemně doplňovaly v tom, že „umožnily vyloučit příplatky z konkurence spojené se sjednáváním provizí (ve skutečnosti slev z příplatků) se zákazníky“.

285 Na druhé straně je třeba zdůraznit, že Komise uvedla důkazy, které podporují použitelnost odmítnutí hradit provize „na všech trasách po celém světě“, i jinde než v poznámce pod čarou č. 1323 napadeného rozhodnutí. V bodě 679 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak Komise odkázala na interní e-mail týkající se odmítnutí hradit provize, v němž ředitel pro leteckou nákladní dopravu společnosti Swiss žádal své regionální manažery, aby se „účastnili místních schůzí BAR, kdykoli se to jev[ilo] jako relevantní“. Podobně v bodě 683 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zmiňuje interní memorandum určené prodejním ředitelům letecké nákladní dopravy CPA, v němž se uvádí, že „dokud to místní podmínky dovolí, měla by společnost C[PA] přijmout společný přístup a společnou reakci na otázku [žádostí o provizi z příplatků]“, a „měla by proto zvážit následné kroky v případě zamítnutí takové žádosti nebo nároku na provizi, jakož i jakékoli další související kroky, které mohou být koordinovány vašimi místními sdruženími [dopravců]“.

286 Komise ostatně předložila důkazy k prokázání, že taková koordinace probíhala v mnoha zemích po celém světě, včetně Hongkongu (bod 503 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Švýcarska (bod 692 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Itálie (body 694 až 698 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Francie (bod 699 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Španělska (bod 700 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Indie (bod 701 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a Spojených států (bod 702 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

287 Pokud jde o tvrzení žalobkyň, že Komise na základě obecné povahy tvrzení převzatého v bodě 277 výše postupuje na základě nepodložené extrapolace, toto tvrzení vychází z existence místních jednání, která závisí na místních právních úpravách. Přitom je třeba poznamenat, s čímž ostatně žalobkyně souhlasí, že Komise v poznámce pod čarou č. 1323 napadeného rozhodnutí upřesnila, že provedení příplatků bylo realizováno jako součást víceúrovňového systému a že sazba příplatků se mohla měnit a byla předmětem samostatných diskusí „vzhledem k podmínkám nebo právní úpravě místních trhů“. Z toho vyplývá, že Komise neměla v úmyslu tvrdit, na rozdíl od toho, co naznačují žalobkyně, že sazby příplatku byly uplatňovány jednotně na všech trasách po celém světě.

288 Pokud jde mimoto o údajnou neexistenci jakékoliv souvislosti mezi těmito místními jednáními a kartelovou dohodou širšího rozsahu, je třeba zdůraznit, že se žalobkyně mýlí. V bodě 832 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že sporná kartelová dohoda „fungovala celosvětově“. Komise vysvětlila, že sporná kartelová dohoda byla založena na složité síti kontaktů, převážně dvoustranných, udržovaných na několika místech po celém světě a na různých úrovních v rámci dotčených podniků (body 109 a 1300 odůvodnění tohoto rozhodnutí). Podle Komise byla „ujednání [sporné] kartelové dohody v mnoha případech organizována na ústřední úrovni“ a prováděna místními zaměstnanci (bod 1046 odůvodnění rozhodnutí). Podle Komise bylo účelem umožnit místním zaměstnancům přizpůsobit místním podmínkám obecně platná opatření, kterými byly příplatky a odmítnutí hradit provize, „na všech trasách po celém světě“ (body 876, 889 a 890 odůvodnění a poznámka pod čarou č. 1323 uvedeného rozhodnutí).

289 Na jedné straně dostávali místní zaměstnanci pokyny k provádění příplatků od svých ústředí a podávali jim zprávy (body 171, 226, 233, 284, 381, 584 a 594 odůvodnění). Tito zaměstnanci ostatně byli vázáni rozhodnutími přijatými na úrovni ústředí. V bodě 237 odůvodnění napadeného rozhodnutí je tak uveden interní e-mail, v němž zaměstnanec společnosti Qantas uvedl, že téměř všichni dopravci v Hongkongu vyjádřili svůj záměr postupovat podle CPA, ale že společnost Qantas a několik obviněných dopravců, včetně žalobkyň, uvedlo, že si musí vyžádat pokyny od svého ústředí, než budou postupovat stejně. V bodě 295 odůvodnění napadeného rozhodnutí se odkazuje na zápis ze zasedání PND BAR ze dne 23. ledna 2003 v Singapuru,

v němž se uvádí, že „letečtí dopravci-členové se vyjádřili ke zvýšení indexu pohonných hmot, ale jejich ústředí jim nedalo pokyn ke zvýšení [PP]“. Podobně v bodě 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí se odkazuje na e-mail od místního manažera CPA v Belgii, z něhož vyplývá, že SAC „původně tvrdila, že [rovněž zvýší PP k 1. říjnu 2004], ale následně jí bylo ústředím připomenuto, že musí zvolit datum 4. října [2004]“, které bylo předtím předmětem několika předchozích kontaktů na úrovni ústředí (body 406, 410 a 411 odůvodnění).

290 Kromě toho z napadeného rozhodnutí vyplývá, že koordinace na místní úrovni často následovala bezprostředně po oznámeních učiněných na úrovni ústředí. Například po oznámení společnosti Lufthansa o zavedení PP dne 28. prosince 1999 (bod 138 odůvodnění) byla tato otázka projednávána v Hongkongu ve dnech 10., 13. a 19. ledna 2000 (body 147 až 149 odůvodnění) a v Indii v témže měsíci (body 151 a 152 odůvodnění). Totéž platí pro oznámení společnosti Lufthansa ze dne 17. února 2003 (bod 274 odůvodnění), po němž téhož dne následovaly kontakty v Kanadě (bod 291 odůvodnění) a Thajsku (bod 298 odůvodnění) a následující den v Singapuru (bod 296 odůvodnění). To je také případ oznámení společnosti Lufthansa ze dne 21. září 2004 (body 409 až 411 odůvodnění), po němž téhož dne následovaly kontakty v Hongkongu (bod 431 odůvodnění) a ve Švýcarsku ve dnech 23. a 24. září 2004 (body 426 a 427 odůvodnění).

291 Žalobkyně odpovídají odkazem na svou argumentaci, která je rozvedena na jiném místě tohoto žalobního důvodu, v níž zpochybňují svou účast na jediném trvajícím protiprávním jednání. V tomto ohledu je důležité zdůraznit, že zjištění existence jediného protiprávního jednání a jeho rozsahu se liší od otázky, zda je odpovědnost za toto protiprávní jednání zcela nebo zčásti přičitatelná podniku. Proto vzhledem k tomu, že žalobkyně nevysvětlily, v čem prokázání jejich neúčasti na jediném trvajícím protiprávním jednání mělo rovněž prokázat, že zjištění o existenci víceúrovňové organizace v rámci sporné kartelové dohody je nesprávné, je třeba odkaz na tuto argumentaci odmítnout jako neúčinný.

292 Zatřetí, pokud jde o zjištění obsažené v bodě 890 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že dopravci mohou uzavírat dohody o kapacitách, stačí uvést, že nemá účel, který mu přisuzují žalobkyně. Ze znění tohoto bodu odůvodnění, jeho cíle a kontextu, v němž je uvedeno, vyplývá, že se netýká odpovědnosti jednotlivých dopravců obviněných z jediného trvajícího protiprávního jednání, nýbrž existence tohoto protiprávního jednání, kterou žalobkyně v rámci projednávané části nezpochybňují. Tento bod odůvodnění totiž výslovně odkazuje na „existenci jediného trvajícího protiprávního jednání“. Pokud jde o body 112, 885 až 887 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, z těchto bodů vyplývá, že Komise musela prokázat, že kontakty ve třetích zemích nebo kontakty týkající se tras, které obvinění dopravci neobsluhovali ani přímo obsluhovat nemohli, byly relevantní pro prokázání existence jediného trvajícího protiprávního jednání nebo kartelové dohody s celosvětovým rozměrem.

293 V každém případě je třeba odmítnout výtku žalobkyň v rozsahu, v němž se opírá výlučně o okolnost, že některé orgány pro hospodářskou soutěž ve třetích zemích neshledaly, že by žalobkyně mohly uzavřít dohody o kapacitách na trasách do jejich zemí. Když totiž Komise ukládá sankce za protiprávní jednání podniku, dokonce i když má původ v kartelové dohodě mezinárodní povahy, je jejím cílem chránit volnou hospodářskou soutěž na vnitřním trhu. Na základě zvláštní povahy právních zájmů chráněných na úrovni Unie se přitom posouzení provedené Komisí na základě jejích pravomocí v dané věci mohou významně lišit od posouzení provedených orgány třetích států (rozsudky ze dne 29. června 2006, Showa Denko v. Komise, C-289/04 P, EU:C:2006:431, bod 55, a ze dne 2. února 2012, Dow Chemical v. Komise, T-77/08, nezveřejněný, EU:T:2012:47, bod 102). Kromě toho neexistuje žádná zásada, ani úmluva mezinárodního práva veřejného, na základě kterých by Komise byla povinna při přičítání

protiprávního jednání na základě práva hospodářské soutěže Unie přihlížet k posouzením v oblasti práva hospodářské soutěže příslušnými orgány třetího státu (rozsudek ze dne 2. února 2012, Dow Chemical v. Komise, T-77/08, nezveřejněný, EU:T:2012:47, bod 102).

294 Z výše uvedeného vyplývá, že tato výtka musí být zamítnuta.

2) K druhé výtce vycházející z chybných zjištění ohledně povahy jako jediného protiprávního jednání

295 Žalobkyně tvrdí, že šest faktorů uvedených v bodech 872 až 884 odůvodnění napadeného rozhodnutí (a sice jediný protisoutěžní cíl, jediný výrobek nebo služba, zúčastněné podniky, jediná povaha protiprávního jednání, souběžně projednávané prvky a účast na prvcích protiprávního jednání) nepostačuje k prokázání souvislosti mezi všemi jednáními uvedenými v bodě 4 napadeného rozhodnutí mimo „hlavní skupinu účastníků“ nebo „omezenou skupinu účastníků“ sporné kartelové dohody.

296 Je třeba připomenout, že porušení zásadního zákazu stanoveného v čl. 101 odst. 1 SFEU nemusí být výsledkem jen jediného skutku, ale i řady skutků nebo rovněž pokračujícího jednání, i když jeden nebo několik prvků této řady skutků nebo tohoto pokračujícího jednání by mohly samy o sobě a nahlíženy jednotlivě zakládat porušení uvedeného ustanovení. Pokud se tak jednotlivé skutky začleňují do „jediného záměru“ z důvodu svého totožného cíle narušujícího hospodářskou soutěž uvnitř společného trhu, má Komise právo přičítat odpovědnost za tyto skutky v závislosti na účasti na protiprávním jednání nahlíženém jako celek (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 41 a citovaná judikatura).

297 Při posuzování jednotnosti protiprávního jednání a existence celkového plánu skutečnost, že jednotlivé úkony podniků jsou součástí „celkového plánu“ z důvodu jejich shodného cíle narušujícího hospodářskou soutěž v rámci vnitřního trhu, je rozhodující. Pro účely tohoto posouzení mohou být relevantní alespoň částečná totožnost dotčených podniků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. září 2013, Total Raffinage Marketing v. Komise, T-566/08, EU:T:2013:423, body 265 a 266 a citovaná judikatura), stejně jako různé věcné, zeměpisné a časové překryvy mezi úkony a dotčenými jednáními.

298 Tak je tomu zejména v případě totožnosti dotyčných výrobků a služeb, totožnosti způsobů provádění, totožnosti zúčastněných fyzických osob jednajících na účet podniků a totožnosti zeměpisného rozsahu dotčených praktik (rozsudek ze dne 17. května 2013, Trelleborg Industrie a Trelleborg v. Komise, T-147/09 a T-148/09, EU:T:2013:259, bod 60).

299 Podle judikatury platí, že tyto skutečnosti musí být posuzovány jako celek (rozsudek ze dne 16. září 2013, Masco a další v. Komise, T-378/10, EU:T:2013:469, bod 58).

300 V projednávané věci se Komise v bodech 872 až 883 odůvodnění napadeného rozhodnutí opřela o šest faktorů, na jejichž základě dospěla k závěru, že sporná jednání byla součástí jediného protiprávního jednání. Jedná se zaprvé o existenci jediného protisoutěžního cíle (body 872 až 876 odůvodnění), zadruhé o skutečnost, že se tato jednání týkala stejné služby (bod 877 odůvodnění), zatřetí o totožnost podniků zúčastněných jednotlivých sporných jednání (bod 878 odůvodnění), začtvrté o povahu jediného protiprávního jednání (bod 879 odůvodnění), zapáté o okolnost, že

diskuse, kterých se účastnili obvinění dopravci, probíhaly souběžně (bod 880 odůvodnění), a zašesté o zapojení většiny obviněných dopravců do tří složek jediného trvajícího protiprávního jednání (body 881 až 883 odůvodnění).

301 V bodě 900 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise k těmto faktorům přidala okolnost, že do jednotlivých dotčených jednání byly zapojeny tytéž osoby.

302 Zaprvé, pokud jde o existenci jediného protisoutěžního cíle, z bodu 872 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že uvedený cíl spočíval u obviněných dopravců „v narušení hospodářské soutěže v odvětví letecké nákladní dopravy v rámci EHP tím, že koordinovali své jednání v oblasti stanovování cen při poskytování služeb letecké nákladní dopravy a zrušili hospodářskou soutěž, pokud jde o ukládání, výši a načasování PP a BP a [odmítnutí hradit provize]“.

303 V rámci této výtky žalobkyně toto posouzení zpochybňují pouze částečně. Tvrdí, že jediným účelem kontaktů ve třetích zemích bylo umožnit obviněným dopravcům dodržovat místní právní úpravu. Mimoto tvrdí, že další jednání byla výsledkem diskusí v rámci takových legitimních dohod o spolupráci, jako je dvoustranná aliance se společností Lufthansa, aliance WOW nebo aliance Star Cargo.

304 Je třeba uvést, že žalobkyně na podporu své výtky nepředkládají žádné důkazy a v podstatě se omezují na obecný odkaz na svou argumentaci rozvedenou na jiném místě tohoto žalobního důvodu, kterou zpochybňují svou účast na jediném trvajícím protiprávním jednání. Tato argumentace bude analyzována v rámci přezkumu ostatních částí tohoto žalobního důvodu.

305 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že neexistuje jeden celosvětový trh pro všechny služby letecké nákladní dopravy, ale celá řada relevantních trhů.

306 V tomto ohledu je třeba uvést, že v rámci použití čl. 101 odst. 1 SFEU může být nutné vymezit relevantní trh za účelem zjištění, zda může dohoda ovlivnit obchod mezi členskými státy a zda jejím účelem nebo důsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu. Povinnost vymezit relevantní trh v rozhodnutí přijatém podle čl. 101 odst. 1 SFEU má Komise pouze v případě, že bez takového vymezení není možné zjistit, zda dotčená dohoda, rozhodnutí sdružení podniků nebo jednání ve vzájemné shodě je s to ovlivnit obchod mezi členskými státy a zda má za účel nebo důsledek vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu (viz rozsudek ze dne 27. února 2014, InnoLux v. Komise, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 129 a citovaná judikatura).

307 V projednávaném případě přitom žalobkyně netvrdí, že nebylo možné určit, zda jediné trvající protiprávní jednání mělo za cíl omezit a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu a mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy, aniž byl nejprve vymezen relevantní trh.

308 Za těchto podmínek nelze mít za to, že bylo nutné vymezit relevantní trh proto, aby bylo možné určit, zda jediné trvající protiprávní jednání mohlo ovlivnit obchod mezi členskými státy. Komise proto právem v bodě 74 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že nebyla povinna tento trh vymezit, a proto od toho následně upustila.

309 Komise rovněž správně uvedla v bodě 877 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „ujednání se týk[ala] poskytování služeb letecké nákladní dopravy a stanovování cen za ni“ a odkázala na „[j]ediný výrobek/službu“.

310 V případě takových protiprávních jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, jako je jednání v projednávané věci, jsou relevantní trhy určeny dohodami a činnostmi v rámci kartové dohody (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2014, InnoLux v. Komise, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 131 a citovaná judikatura).

311 Jak bylo přitom uvedeno v bodech 205 a 288 výše, Komise dospěla k závěru, že příplatky byly obecně použitelnými opatřeními, která se měla vztahovat „na všechny trasy po celém světě“, a že odmítnutí hradit provize „mělo rovněž obecnou povahu“.

312 Z toho vyplývá, že členové sporné kartelové dohody sami určili výrobky nebo služby, které byly předmětem jejich diskusí a jednání ve vzájemné shodě, tím, že do svých diskusí zahrnuli služby letecké nákladní dopravy, aniž provedli rozlišení podle místa jejich odeslání nebo původu, s výjimkou případů, kdy provedli úpravy podle místních podmínek (poznámka pod čarou č. 1323 napadeného rozhodnutí).

313 Komise tedy mohla považovat poskytování služeb letecké nákladní dopravy za „jedinou službu“, jak je popsáno v bodech 14 až 18 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

314 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že kromě kontaktů, které se uskutečnily v rámci „omezené skupiny účastníků“ sporné kartelové dohody, se většina sporných jednání týkala velmi odlišných podniků. Jako příklad uvádějí kontakty v Hongkongu uvedené v napadeném rozhodnutí, které se údajně týkaly přibližně 50 podniků, z nichž pouze čtrnáct bylo shledáno odpovědnými za jediné trvající protiprávní jednání.

315 V tomto ohledu z bodu 878 odůvodnění, jakož i z bodů 881 až 883 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise konstatovala existenci významného překrytí mezi podniky, které se účastnily různých složek jediného trvajícího protiprávního jednání. Jednak se totiž všichni obvinění dopravci účastnili složky týkající se PP a jednak se téměř všichni obvinění dopravci účastnili ostatních dvou složek.

316 Příklad kontaktů v Hongkongu nemůže tento závěr vyvrátit, neboť neúčast některých obviněných dopravců na nich není v rozporu s prokázáním jejich účasti na třech složkách jediného trvajícího protiprávního jednání nebo na několika z nich. Pokud jde o argument, že počet dopravců zapojených do uvedených kontaktů – kromě samotných obviněných dopravců – prokazuje různorodost účastníků sporných jednání, je třeba uvést, že jak vyplývá z judikatury citované v bodech 297 a 298 výše, totožnost podniků zapojených do různých sporných jednání není nezbytnou podmínkou pro jejich kvalifikaci jako jediného trvajícího protiprávního jednání, ale pouze jedna z dalších indicií, které Komise zohlední při určování existence celkového plánu (viz rozsudek ze dne 16. září 2013, Masco a další v. Komise, T-378/10, EU:T:2013:469, bod 32 a citovaná judikatura). Navíc je třeba poznamenat podobně jako Komise, že tento argument nevylučuje skutečnost, že cílem dotčených jednání obviněných dopravců bylo provést na místní úrovni rozhodnutí přijatá na úrovni ústředí v rámci víceúrovňového systému popsaného v bodech 107, 1046 a 1300 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

317 Začtvrté žalobkyně v podstatě vytýkají Komisi, že s ohledem na povahu jediného trvajícího protiprávního jednání nezohlednila specifické rysy koordinace, která byla nezbytná vzhledem k místnímu regulačnímu kontextu nebo která byla součástí legitimních aliancí. Žalobkyně však pouze opakují argumenty, které již byly vzneseny na podporu jejich výtky týkající se existence jediného protisoutěžního cíle. Proto je třeba je ze stejných důvodů odmítnout.

318 Žalobkyně dále tvrdí, že odmítnutí hradit provize se od ostatních složek jediného protiprávního jednání liší tím, že vzniklo z veřejného sporu mezi dopravci a spedičními podniky ohledně výkladu formulářových ujednání, na rozdíl od „tajné koordinace [PP a BP] hrstky dopravců“.

319 V tomto ohledu z bodů 675 až 702 odůvodnění napadeného rozhodnutí zajisté vyplývá, že otázka úhrady provizí z příplatků byla předmětem rozdílných právních výkladů mezi dopravci a spedičními podniky. Tento spor se týkal zejména výkladu některých standardních ujednání, která měla zakotvovat povinnost úhrady provizí. Nicméně obvinění dopravci se však neomezili na definování společného postoje k této otázce, aby jej koordinovaně hájili před příslušnými soudy nebo jej společně prosazovali u veřejných orgánů a dalších profesních sdružení. Naopak se dopravci na mnohostranné úrovni vzájemně dohodli, že odmítnou vyjednávat se spedičními podniky o úhradě provizí a poskytovat jim slevy z příplatků. V bodě 695 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak Komise odkázala na e-mail ze dne 19. května 2005, v němž regionální ředitel společnosti Swiss v Itálii uvádí, že „všichni [účastníci schůzky konané dne 12. května 2005] potvrdili [svou] ochotu nepřijmout odměnu PP/BP“. V bodě 696 odůvodnění napadeného rozhodnutí se odkazuje na e-mail ze dne 14. července 2005, v němž CPA uvádí, že „všichni [účastníci schůzky konané předchozího dne] znovu potvrdili svůj pevný úmysl nepřijmout žádné jednání týkající se“ úhrady provizí. Podobně v bodě 700 odůvodnění téhož rozhodnutí Komise odkázala na interní e-mail, v němž zaměstnankyně společnosti Cargolux informovala své ústředí o schůzce „se všemi [dopravci] působícími na letišti [v Barceloně]“ a uvedla, že „podle našeho obecného názoru bychom neměli platit provize z příplatků“.

320 Z napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že si několik dopravců vyměňovalo informace – na dvoustranné úrovni – aby se ujistili, že budou nadále dodržovat dříve dohodnuté odmítnutí hradit provize. V bodě 688 odůvodnění tohoto rozhodnutí je pro ilustraci popsán telefonický rozhovor ze dne 9. února 2006, v němž se společnost Lufthansa dotazovala společnosti AF, zda se její postoj k odmítnutí hradit provize nezměnil.

321 Účel odmítnutí hradit provize je tedy oddělen od veřejného sporu právní povahy, na který se odvolávají žalobkyně. Jak přitom vyplývá z bodů 874 a 899 odůvodnění napadeného rozhodnutí, odmítnutí úhrady provizí mělo posílit koordinaci ohledně příplatků. Podle Komise se totiž jednalo o koordinované odmítnutí poskytovat spedičním podnikům slevy z příplatků a umožnit tak obviněným dopravcům „udržet pod kontrolou nejistotu ohledně stanovování cen, kterou by mohla vyvolat konkurence v oblasti úhrady provizí [v rámci jednání se spedičními podniky]“ (bod 874 odůvodnění), a tím vyloučit příplatky z působení hospodářské soutěže (bod 879 odůvodnění). Argument žalobkyň, že veřejná povaha odmítnutí úhrady provizí je v rozporu s tajnou povahou koordinace týkající se PP a BP, je proto ze skutkového hlediska skutkového.

322 Z toho vyplývá, že je třeba zamítnout rovněž organizační procesní opatření, které žalobkyně navrhují v replice, aby na podporu tohoto argumentu byla předložena prohlášení o shovívavosti, na nichž je založen popis údajné „hlavní skupiny účastníků“ v napadeném rozhodnutí. Není totiž nutné doplnit informace, které má Tribunál k dispozici, aby mohl reagovat na argumenty žalobkyň, které zpochybňují charakteristiku povahy jediného protiprávního jednání v napadeném rozhodnutí (viz bod 126 výše).

323 Zapáté žalobkyně tvrdí, že se jich netýkají příklady, které Komise uvedla v bodě 880 napadeného rozhodnutí jako prvky protiprávního jednání diskutované souběžně. Toto tvrzení se týká účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, a nikoli existence takového protiprávního jednání. Proto je v souladu s úvahami uvedenými v bodě 291 výše toto tvrzení v rámci této výtky irelevantní.

324 Zašesté žalobkyně tvrdí, že účast obviněných dopravců na jedné nebo více složkách jediného trvajícího protiprávního jednání sama o sobě neprokazuje, že jsou tyto složky propojeny. Je třeba konstatovat, že tento argument je neúčinný, neboť Komise nezaložila zjištění existence jediného protiprávního jednání pouze na této okolnosti, ale na souboru indicií připomenutých v bodě 300 výše, jejichž dostatečnost žalobkyně v rámci této výtky platně nezpochybnily.

325 Z výše uvedeného vyplývá, že tato výtka musí být zamítnuta.

3) K třetí výtce vycházející z chybných zjištění, pokud jde o trvající povahu protiprávního jednání

326 Žalobkyně vytýkají Komisi, že dostatečným způsobem nepodložila trvající povahu protiprávního jednání. Členové sporné kartelové dohody se údajně účastnili pouze samostatných a sporadických jednání místního nebo regionálního rozměru.

327 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

328 Je třeba konstatovat, že žalobkyně v rámci této výtky pouze opakují svou argumentaci týkající se zeměpisného rozsahu sporné kartelové dohody, která již byla přezkoumána a zamítnuta v rámci první výtky této části. Kromě toho, ačkoli z bodu 4 napadeného rozhodnutí vyplývá, že kontakty, o které se Komise opřela při prokázání existence jediného trvajícího protiprávního jednání, probíhaly po celou dobu trvání protiprávního jednání a že přispívaly ke sledování jediného protisoutěžního cíle (viz body 302 až 304 výše a body 439 a 467 dále), žalobkyně se omezují na obecný odkaz na sporadickou a izolovanou povahu sporných kontaktů a neidentifikují žádné období, během něhož bylo dotčené jediné protiprávní jednání přerušeno.

329 Je tudíž třeba zamítnout tuto výtku a následně tuto část v plném rozsahu.

b) K druhé části vycházející z pochybení při posouzení jednání spadajících do dvoustranné aliance se společností Lufthansa

330 V rámci této části se žalobkyně dovolávají rozhodnutí Komise 96/180/ES ze dne 16. ledna 1996 v řízení podle článku [101 SFEU] a článku 53 Dohody o EHP (IV/35.545 – LH/SAS) (Úř. věst. 1996, L 54, s. 28, dále jen „výjimka z roku 1996“). Toto rozhodnutí vyňalo ze zákazu stanoveného v čl. 101 odst. 1 SFEU obecnou dohodu o alianci, kterou se Lufthansa a žalobkyně dohodly na společné politice v oblasti stanovování cen na celosvětové úrovni a na co nejširší integraci jejich služeb letecké nákladní dopravy. Žalobkyně tvrdí, že s ohledem na tuto výjimku měla Komise vyloučit jejich dvoustranné kontakty se společností Lufthansa uvedené v bodech 223, 597, 618 až 620 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí ze souboru důkazů proti nim.

331 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

332 Jak vyplývá jak z bodů 791 a 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí, tak z písemností Komise před Tribunálem, dvoustranné kontakty mezi společností Lufthansa a žalobkyněmi nebyly použity proti žalobkyním k prokázání jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, jelikož se na ně vztahovala výjimka z roku 1996. Jak vyplývá z bodů 24 a 28 odůvodnění této výjimky, aliance mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa měla široký dosah a „záměrem [stran] bylo vytvořit integrovaný dopravní systém po celém světě zahrnující […] společnou politiku

v oblasti stanovování cen“, zejména pro služby letecké nákladní dopravy. Kromě toho je mezi účastnicemi řízení nesporné, že dvoustranné kontakty mezi společností Lufthansa a žalobkyněmi v oblasti PP a BP spadaly do působnosti vyňaté aliance.

333 Pro účely odpovědi na tuto část je tedy třeba přezkoumat, zda kontakty uvedené v bodech 223, 618 a 620 odůvodnění napadeného rozhodnutí přispívají k prokázání existence jednání, které překračuje rozsah výjimky z roku 1996, tím, že charakterizují účast žalobkyň na mnohostranné koordinaci v rámci aliance WOW nebo, pokud jde o bod 673 odůvodnění, na protisoutěžních kontaktech s jinými soutěžiteli než se společností Lufthansa, jak vyplývá z poznámek pod čarou č. 1251 a 1258 napadeného rozhodnutí. Naopak, jelikož se Komise neopírá o kontakt ze dne 2. října 2001, uvedený v bodě 597 odůvodnění napadeného rozhodnutí, ani o kontakt ze dne 13. ledna 2003, uvedený v bodě 619 odůvodnění tohoto rozhodnutí, aby prokázala účast žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, je třeba jejich argumentaci v tomto ohledu odmítnout jako neúčinnou a omezit se na analýzu kontaktů uvedených v bodech 223, 618, 620 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

334 Zaprvé bod 223 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkazuje na interní e-mailovou komunikaci společnosti Lufthansa ze dnů 3. a 11. dubna 2002. V této komunikaci Lufthansa jednak uvádí postoj SAC proti znovuzavedení PP a jednak poměrně vstřícný postoj žalobkyň. Komise se v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívá, že tato skutečnost pomáhá podpořit zjištění o účasti žalobkyň na koordinaci v rámci aliance WOW, pokud jde o PP.

335 V tomto ohledu je třeba konstatovat, podobně jako to učinily žalobkyně, že z dotčené e-mailové komunikace nevyplývá, že by byly v kontaktu se SAC v souvislosti s PP. Nelze ostatně dovodit, jak to činí Komise ve své odpovědi na písemné otázky Tribunálu, že Lufthansa při porovnávání spolupráce žalobkyň a SAC, které sice byly obě stranami aliance WOW, měla nutně na mysli spíše spolupráci žalobkyň v rámci této aliance než v rámci aliance, na kterou se vztahovala výjimka z roku 1996.

336 Na rozdíl od toho, co Komise zřejmě rovněž tvrdí ve své odpovědi na písemné otázky Tribunálu, rozhodnutí velkého počtu dopravců, včetně žalobkyň a společnosti Lufthansa, znovu zavést PP v dubnu 2002 (body 209 a 210 odůvodnění napadeného rozhodnutí), nemůže vést k jinému výkladu e-mailové komunikace, než jaký je uveden v bodě 335 výše. Jednak žalobkyně nepatří mezi dopravce uvedené v bodech 209 a 210 odůvodnění napadeného rozhodnutí, kteří se účastnili diskuse o PP, a zejména o jeho znovuzavedení, na začátku roku 2002. Kromě toho z okolnosti, že žalobkyně v dubnu 2002 rovněž znovu zavedly PP, nelze vyvozovat, že měly bezprostředně předchozí kontakty se společností Lufthansa, které přesahovaly rámec výjimky z roku 1996, zejména se společností SAC v rámci aliance WOW. Je třeba ostatně poznamenat, že Komise se v napadeném rozhodnutí neopírá o skutečnosti převzaté v bodech 209 a 210 odůvodnění proto, aby prokázala účast žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání.

337 S ohledem na výše uvedené je třeba dospět k závěru, že skutečnosti převzaté v bodě 223 odůvodnění napadeného rozhodnutí nesměřují k prokázání účasti žalobkyň na koordinaci ohledně PP v rámci aliance WOW, ale pouze potvrzují existenci kontaktů mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa týkajících se PP. Vzhledem k povaze těchto kontaktů a uplatnění výjimky z roku 1996 v rozhodné době je třeba považovat tyto skutečnosti za skutečnosti postrádající důkazní hodnotu.

338 Zadruhé, body 618 a 620 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkazují zejména na několik interních e-mailů společnosti Lufthansa zaslaných mezi koncem listopadu 2002 a začátkem března 2003, které se týkaly výše PP platné v Hongkongu. Komise se v bodě 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí domnívá, že tyto skutečnosti napomáhají prokázat, že žalobkyně koordinovaly úroveň PP s členy aliance WOW. Žalobkyně zpochybňují posouzení Komise ohledně dvou e-mailů zaslaných ve dnech 5. prosince 2002 a 5. března 2003.

339 První e-mail ze dne 5. prosince 2002 pochází od vedoucího společnosti Lufthansa v Hongkongu a informuje o tom, že na nedávném zasedání PND BAR většina dopravců uvedla, že bude následovat CPA a připojí se k žádosti o povolení snížit úroveň BP. Tento odpovědný vedoucí pak požádal partnera, aby „promluvil se svými protějšky, zejména u [žalobkyň], [AF] a [Japan Airlines], zda by nezměnili své názory a nenásledovali příkladu [Lufthansy] a nesnížili [BP]“ a aby „přesvědčili [SAC] a [KLM], protože oba [dopravci] se ještě nerozhodli, zda změní své BP, či nikoli“, a navrhl, aby tak učinili „v rámci zasedání [aliance] WOW v následujícím týdnu“ (viz bod 618 odůvodnění).

340 Z tohoto e-mailu vyplývá, že se žalobkyně zúčastnily předmětného zasedání PND BAR a že při této příležitosti informovaly ostatní dopravce o svém stanovisku k navrhované úpravě výše BP, což před Tribunálem nezpochybňují. Tato písemnost proto napomáhá prokázat, že se žalobkyně podílely na koordinaci stanovování úrovně BP v Hongkongu s jinými dopravci než společností Lufthansa v rámci PND BAR. V této souvislosti je třeba návrh společnosti Lufthansa v tomtéž e-mailu, aby se otázka úrovně BP v Hongkongu řešila v rámci nadcházejícího zasedání aliance WOW, chápat kromě jeho jasného znění také ve světle mnohostranných kontaktů, které se k této otázce uskutečnily ve stejném období a kterých se účastnila jak společnost Lufthansa, tak žalobkyně. Z toho vyplývá, že Komise nepochybila, když v bodě 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že uvedený e-mail měl podpořit existenci koordinace týkající se úrovně BP mezi členy aliance WOW.

341 Žalobkyně zajisté správně reagují, že neexistuje žádný důkaz o tom, že se zasedání aliance WOW na toto téma skutečně konalo, ani dokonce o tom, že Lufthansa adresovala návrh v tomto smyslu ostatním členům této aliance. To však nemůže Komisi zabránit v tom, aby předmětný e-mail použila jako důkaz v neprospěch v širším souboru nepřímých důkazů. Skutečnost, že společnost Lufthansa hodlala tuto otázku vznést na zasedání aliance WOW, totiž sama o sobě svědčí o tom, že otázka úrovně BP byla mezi členy uvedené aliance projednávána (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. června 2012, GDF Suez v. Komise, T-370/09, EU:T:2012:333, bod 226).

342 Druhý e-mail ze dne 5. března 2003 pochází od vedoucího společnosti Lufthansa v Hongkongu a informuje svého partnera ve společnosti Lufthansa, že „jeho úsilí ohledně BP vůči partnerům [aliance] WOW“ bylo úspěšné, když odkazuje na poslední informace, které v tomto ohledu obdržel od žalobkyň a SAC (bod 620 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Tato vedoucí osoba upřesňuje, že žalobkyně získaly souhlas hongkongských orgánů a že BP bude uplatňován od 14. března 2003.

343 Z této písemnosti je zřejmé, že společnost Lufthansa kontaktovala SAC a žalobkyně ohledně BP platného v Hongkongu a že měla v úmyslu tyto kontakty zasadit do rámce aliance WOW.

344 Je třeba zajisté uvést, že konkrétní podrobnosti tohoto kontaktu nejsou upřesněny, zejména pokud jde o to, zda je mnohostranný či nikoli. Z ustálené judikatury však vyplývá, že Komise sice musí předložit přesné a shodující se důkazy, aby prokázala existenci protiprávního jednání, avšak každý z důkazů podaných Komisí nemusí však nutně odpovídat těmto kritériím ohledně každého

z prvků protiprávního jednání. Z toho vyplývá, že ačkoli předmětný e-mail sám o sobě neprokazuje, že žalobkyně byly zapojeny do mnohostranného kontaktu se společnostmi SAC a Lufthansa v rámci aliance WOW, bude přesto v souladu s ustálenou judikaturou (viz rozsudek ze dne 1. července 2010, Knauf Gips v. Komise, C-407/08 P, EU:C:2010:389, bod 47 a citovaná judikatura) třeba v rámci desáté části tohoto žalobního důvodu přezkoumat, zda tento e-mail mohl ve spojení s dalšími prvky představovat soubor nepřímých důkazů, který Komisi umožňoval dospět k závěru, že tomu tak bylo.

345 Zatřetí, bod 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkazuje na interní e-mail zaměstnance tokijské kanceláře společnosti Lufthansa ze dne 30. října 2001, v němž se vyjadřuje politování nad tím, že společnost Lufthansa „propásla příležitost“, když včas nepodala japonským orgánům žádost týkající se BP, což vedlo k tomu, že byla „zmařena“ možnost „aliance zahraničních dopravců [stanovit BP] na 0,10–0,15 eura za [kilogram]“ a že v mezidobí podali „evropští velikáni“, a sice AF, KLM, British Airways a žalobkyně, žádosti týkající se 500–600 japonských jenů za nákladní list. Ve zmíněném bodě odůvodnění se pak uvádí, že příjemce tohoto e-mailu jej interně přeposlal a uvedl, že je i nadále pro to, aby Lufthansa požádala o BP ve výši 0,15 eura za kilogram, a že je „přesvědčen, že ostatní evropští dopravci ji budou následovat, až oznámíme, že se ujmeme vedení“.

346 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tyto skutečnosti se neomezují pouze na odkaz na žádosti, které japonským orgánům předložili jiní dopravci, a na vyjádření přání společnosti Lufthansa odchýlit se od výše STS, kterou požadovaly zejména žalobkyně. První e-mail tak odkazuje na pokus o koordinaci mezi „zahraničními dopravci“ s cílem dosáhnout určité výše BP a implicitně spojuje její neúspěch s podáním žádosti o jinou výši BP několika evropskými dopravci, včetně žalobkyň. Druhý e-mail odhaluje záměr společnosti Lufthansa oznámit uvedeným evropským dopravcům, že se v souladu s původním cílem koordinace ujme vedení podáním žádosti. Skutečnosti převzaté v bodě 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí tedy mohou přispět k prokázání existence protisoutěžních kontaktů mezi žalobkyněmi a jinými dopravci než je společností Lufthansa.

347 S ohledem na výše uvedené je třeba jednak dospět k závěru, že skutečnosti převzaté v bodě 223 odůvodnění napadeného rozhodnutí mají pouze prokázat existenci kontaktů mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa ohledně BP, a v takovém případě musí být z důvodů uvedených v bodě 337 výše vyloučeny ze souboru nepřímých důkazů, které žalobkyně v rámci desáté části tohoto žalobního důvodu zpochybňují jako celek. Kromě toho, jelikož e-mail uvedený v bodě 620 odůvodnění tohoto rozhodnutí sám o sobě neprokazuje, že žalobkyně byly zapojeny do mnohostranných kontaktů se společnostmi SAC a Lufthansa v rámci aliance WOW, je třeba jej v souladu s judikaturou citovanou v bodě 344 výše přezkoumat v rámci desáté části tohoto žalobního důvodu, zda jej lze spolu s dalšími skutečnostmi, včetně skutečností popsaných v bodech 618 a 673 odůvodnění tohoto rozhodnutí, přesto zahrnout do souboru nepřímých důkazů, které Komisi umožnily dospět k závěru, že se žalobkyně podílely na jediném trvajícím protiprávním jednání.

c) K třetí části vycházející z pochybení při posouzení e-mailové komunikace z prosince 1999 v rámci aliance Star Cargo

348 Žalobkyně tvrdí, že Komise nesprávně zahrnula e-mailovou komunikaci ze dnů 13. a 14. prosince 1999 mezi dopravci aliance Star Cargo, a sice žalobkyněmi, společností Lufthansa, třemi dalšími dopravci a společností Air Canada, do souboru nepřímých důkazů, které měly prokázat jejich účast nebo povědomí o jediném trvajícím protiprávním jednání.

349 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že kontakt dovolávaný k prokázání počátku jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání musí sám o sobě nutně prokázat existenci protiprávního jednání a že Komise se v bodě 921 odůvodnění napadeného rozhodnutí nesprávně domnívá, že dotčená komunikace musí být posouzena v rámci celkového posouzení souboru nepřímých důkazů.

350 Zadruhé žalobkyně uvádějí, že se na dotčenou výměnu vztahuje výjimka z roku 1996, neboť jediné trvající protiprávní jednání se v tomto období týkalo pouze tras uvnitř EHP a žalobkyně a Lufthansa byli jedinými dopravci, kteří patřili do aliance a obsluhovali tyto trasy. Ostatně taková komunikace je podle žalobkyň odůvodněna také aliancí Star Cargo a v každém případě se na ni vztahuje bloková výjimka stanovená v nařízení Rady (EHS) č. 3975/87 ze dne 14. prosince 1987, kterým se stanoví postup pro použití pravidel hospodářské soutěže pro podniky v odvětví letecké dopravy (Úř. věst. 1987, L 374, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 262).

351 Zatřetí tvrdí, že uvedená komunikace nemá objektivní souvislost s jediným trvajícím protiprávním jednáním. Je tomu tak s ohledem na kontext těchto kontaktů, který byl poznamenán usnesením IATA o zavedení mechanismu PP, izolovanou povahou dotčené komunikace v rámci aliance, která byla krátce poté zrušena, a skutečností, že spolu se společností Lufthansa byly žalobkyně jedinými dopravci zapojenými do této komunikace, která byla proti nim namítána v napadeném rozhodnutí. Žalobkyně dodávají, že zaměstnanec SAS Cargo, který se účastnil dotčené komunikace, se neúčastnil žádného jiného sporného kontaktu. Konečně zdůrazňují, že z dotčené komunikace vyplývá nanejvýš dohoda s dopravcem o nezavedení PP, kterou ostatně nedodrželi, neboť se řídili stanoviskem společnosti Lufthansa, které jim bylo sděleno dodatečně.

352 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

353 Úvodem je třeba konstatovat, že v rámci této části se žalobkyně neomezují na zpochybnění důkazní hodnoty dotčené e-mailové komunikace. V širším smyslu se totiž snaží zpochybnit datum zvolené Komisí v bodě 1148 odůvodnění napadeného rozhodnutí pro počátek jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, které se shoduje s datem počátku uvedené e-mailové komunikace, v projednávané věci dne 13. prosince 1999.

354 V tomto ohledu je třeba připomenout, že, jak vyplývá z bodu 344 výše, k prokázání porušení čl. 101 odst. 1 SFEU je nezbytné, aby Komise podala závažné, přesné a shodující se důkazy. Každý z důkazů podaných Komisí nemusí však nutně odpovídat těmto kritériím ohledně každého z prvků protiprávního jednání. Postačí, aby tomuto požadavku vyhověl při celkovém posouzení celý soubor indicií uváděných tímto orgánem (rozsudek ze dne 1. července 2010, Knauf Gips v. Komise, C-407/08 P, EU:C:2010:389, bod 47). Na rozdíl od tvrzení žalobkyň se tyto zásady vztahují i na určení počátku jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 21. května 2014, Toshiba v. Komise, T-519/09, nezveřejněný, EU:T:2014:263, body 175 až 179, a ze dne 12. prosince 2014, Hansen & Rosenthal a H&R Wax Company Vertrieb v. Komise, T-544/08, nezveřejněný, EU:T:2014:1075, body 166 až 179).

355 V projednávané věci dotčená komunikace, citovaná v bodě 135 odůvodnění napadeného rozhodnutí, začala e-mailem žalobkyň adresovaným společnosti Lufthansa, třem dalším dopravcům a společnosti Air Canada. V tomto e-mailu se jich žalobkyně dotazovaly, přičemž

vyjádřily svou nejistotu, zda hodlají zavést PP, vzhledem k tomu, že cena pohonných hmot překročila tzv. spouštěcí úroveň stanovenou IATA v návrhu usnesení o zavedení PP. Jeden z dopravců v reakci na tento e-mail dal žalobkyním za pravdu a společnost Lufthansa uvedla toto:

„tentokrát se nám také nechce převzít iniciativu. Pokud by se k tomu rozhodli i jiní z našich velkých konkurentů, následovali bychom je, ale jiným, méně centralizovaným způsobem“.

356 Z této komunikace vyplývá, že se žalobkyně obrátily na několik dopravců v mnohostranném rámci, aby zjistily, zda mají v úmyslu zavést PP. Rovněž z ní vyplývá, že odpovědi dotčeného dopravce a společnosti Lufthansa informovaly žalobkyně a ostatní adresáty o jejich úmyslech týkajících se zavedení PP. Žalobkyně ostatně nezpochybňují, že jak vyplývá z napadeného rozhodnutí, k tomuto kontaktu došlo na úrovni ústředí zapojených dopravců.

357 Je třeba rovněž zdůraznit, že během dvou měsíců po tomto prvním kontaktu se ve Finsku, Švýcarsku a Singapuru uskutečnilo několik dalších kontaktů, do nichž byly zapojeny žalobkyně, a to jak na ústřední, tak na místní úrovni, a které svědčily o ochotě koordinovat PP v mnohostranném rámci. Tyto kontakty jsou uvedeny v bodech 144 až 146 odůvodnění napadeného rozhodnutí a jsou prokázány důkazy, jejichž důkazní hodnotu nelze popřít (viz body 438 až 467, 567 až 594 a 602 až 606 dále). Tyto kontakty se týkaly jak jiných obviněných dopravců než těch, kteří se účastnili komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, tak i společností Lufthansa (body 145 a 146 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a Air Canada (bod 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

358 Z toho vyplývá, že Komise nepochybila, když měla za to, že dotčená e-mailová komunikace přispěla k prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, a proto vzala za datum počátku jejich účasti datum 13. prosince 1999.

359 Žádný z argumentů žalobkyň nemůže toto posouzení vyvrátit.

360 Zaprvé skutkový kontext, na který se žalobkyně odvolávají a který je připomenut v bodě 351 výše, nezpochybňuje povahu a účel kontaktů, k nimž došlo během dotčené e-mailové komunikace a které svědčí o ochotě stran komunikace vzájemně se dohodnout na úrovni ústředí ohledně zavedení PP. Pokud jde konkrétně o okolnost, že zaměstnanec žalobkyň, který se účastnil dotčené komunikace, se neúčastnil jiných protisoutěžních kontaktů, je třeba uvést, že totožnost fyzických osob, které se účastnily jednotlivých sporných jednání, není nezbytná pro existenci jediného trvajícího protiprávního jednání.

361 Kromě toho ze skutečností připomenutých v bodě 357 výše vyplývá, že téměř současně s dotčenou e-mailovou komunikací byly žalobkyně zapojeny do řady kontaktů se stejným cílem s jinými dopravci a se společnostmi Air Canada a Lufthansa, které se rovněž účastnily uvedené e-mailové komunikace. Za těchto podmínek a na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, není pravděpodobné, že by tato e-mailová komunikace prokazovala vůli jednat ve vzájemné shodě pouze v rámci aliance Star Cargo.

362 Kromě toho, pokud jde o návrh usnesení IATA, žalobkyně připouštějí, že tento návrh nebyl k datu dotčené e-mailové komunikace použitelný. Odmítnutí, i když následné, příslušných orgánů tento návrh schválit je proto irelevantní.

363 Konečně, pokud jde o údajnou neexistenci účinků jednání ve vzájemné shodě žalobkyň uskutečněného v rámci dotčené e-mailové komunikace, je třeba uvést, že neexistence konkrétních účinků jednání na chování dotčeného podniku sama o sobě nemůže bránit závěru, že je součástí jediného trvajícího protiprávního jednání. Navíc je třeba připomenout, že vyzrazení takových citlivých informací, jako jsou ty informace, o které jde v bodech 144 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí, odstraňuje nejistotu týkající se budoucího chování soutěžitele a ovlivňuje, přímo či nepřímo, strategii příjemce informací (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. března 2011, Comap v. Komise, T-377/06, EU:T:2011:108, bod 70 a citovaná judikatura). Mimoto je třeba uvést, že pokud podnik obdrží takové informace, aniž se od iniciativy veřejně distancuje nebo ji oznámí správním orgánům, podněcuje pokračování v protiprávním jednání a ohrožuje jeho odhalení (rozsudek ze dne 17. května 2013, Trelleborg Industrie a Trelleborg v. Komise, T-147/09 a T-148/09, EU:T:2013:259, bod 68).

364 Zadruhé, na dotčenou e-mailovou komunikaci se nevztahuje ani výjimka z roku 1996, ani bloková výjimka podle nařízení č. 3975/87.

365 Úvodem je třeba připomenout, že s ohledem na obecnou zásadu zákazu kartelových dohod stanovenou v čl. 101 odst. 1 SFEU nelze ustanovení odchylné povahy, jako jsou ustanovení obsažená ve výjimce z roku 1996 nebo v nařízení č. 3975/87, vykládat extenzivně a nelze je vykládat tak, že by rozšiřovala účinky aktů, které je obsahují, nad rámec toho, co je nezbytné k ochraně zájmů, které mají zaručit (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. dubna 1993, Peugeot v. Komise, T-9/92, EU:T:1993:38, bod 37).

366 Pokud jde nejprve o uplatnění výjimky z roku 1996, je třeba uvést, že žalobkyně nevysvětlily, jakým způsobem byl pokus o koordinaci ohledně PP mezi šesti dopravci, doložený dotčenou e-mailovou komunikací, součástí aliance, která byla předmětem výjimky z roku 1996, a jejího cíle vytvořit integrovaný dopravní systém mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa na celosvětové úrovni (viz bod 332 výše). V tomto ohledu tvrzení, že aliance Star Cargo je pouhým rozšířením aliance, na kterou se vztahuje výjimka z roku 1996, nemůže za předpokladu, že je pravdivé, vést k rozšíření výjimky z roku 1996 na alianci Star Cargo, neboť by to vedlo k extenzivnímu výkladu této výjimky, který by byl v rozporu s judikaturou připomenutou v předchozím bodě.

367 Pokud jde o podpůrný argument, že rozhodovací praxe Komise týkající se aliancí uzavřených mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa, jakož i mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa na jedné straně a dalším dopravcem na straně druhé, prokazuje, že se v dané době domnívala, že ostatní účastníci dotčené e-mailové komunikace usazení mimo EHP nebyli skutečnými ani potenciálními konkurenty na trasách uvnitř EHP, je třeba uvést, že zpochybnění celosvětového rozměru sporné kartelové dohody a soutěžního vztahu mezi dopravci již bylo přezkoumáno a odmítnuto v rámci přezkumu první výtky první části tohoto žalobního důvodu (viz body 279 až 293 výše).

368 Za předpokladu, že s odkazem na rozhodovací praxi Komise, která se jich dotýká, žalobkyně hodlají dovolávat zásady ochrany legitimního očekávání, bylo jejich povinností prokázat, že jim z oprávněných a spolehlivých zdrojů byla poskytnuta konkrétní, nepodmíněná a shodující se ujištění, která u nich vyvolala podložené naděje (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 5. března 2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, bod 97). Skutečnost, že Komise po zahájení řízení na základě nařízení č. 3975/87 nepřijala individuální rozhodnutí o výjimce, pokud jde o alianci mezi žalobkyněmi, společností Lufthansa a dalším dopravcem, přitom nemůže na rozdíl od toho, co naznačují žalobkyně, představovat závazné a konečné stanovisko o nepoužitelnosti čl. 101 odst. 1 SFEU, pokud jde o dopad této aliance na trasy uvnitř EHP, a tím

spíše ani o neexistenci konkurenčního vztahu mezi žalobkyněmi a společností Lufthansa na jedné straně a dotčeným dopravcem na straně druhé. Kromě toho a v každém případě, jelikož několik členů aliance Star Cargo nebylo členy aliance mezi žalobkyněmi, společností Lufthansa a dotčeným dopravcem, je třeba se domnívat, že Komise nebyla v rámci řízení zahájeného na základě nařízení č. 3975/87 nucena k tomu, aby se vyjádřila ke skutkovým okolnostem, které jsou předmětem dotčené e-mailové komunikace.

369 Pokud jde dále o uplatnění blokové výjimky stanovené v nařízení č. 3975/87, žalobkyně tvrdí, že na dotčenou e-mailovou komunikaci se vztahuje ustanovení písm. i) přílohy uvedené v čl. 2 odst. 1 nařízení č. 3975/87, neboť se týká pouze „struktury cen“.

370 Článek 2 odst. 1 nařízení č. 3975/87 zní následovně:

„Zákaz stanovený v čl. [101] odst. 1 [SFEU] se nevztahuje na dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě uvedené v příloze, jejichž cílem a účinkem je výlučně dosažení technického zlepšení nebo technická spolupráce. Tento seznam není vyčerpávající.“

371 Ustanovení písm. i) přílohy uvedené v tomto článku zní následovně:

„zavedení nebo používání jednotných pravidel, týkajících se struktury a podmínek pro použití přepravních sazeb, pokud tato pravidla, přímo nebo nepřímo, nestanovují jízdné a přepravní podmínky.“

372 Z těchto ustanovení vyplývá, že uplatnění výjimky, kterou stanoví, je omezeno na jednání, jehož jediným cílem nebo účinkem je dosažení technického zlepšení nebo technická spolupráce. Okolnost, že je jednání uvedeno v příloze nařízení č. 3975/87, proto nestačí k tomu, aby bylo vyňato ze zásady zákazu kartelových dohod.

373 V projednávané věci je třeba poznamenat, že žalobkyně se nedovolávají žádného cíle nebo účinku spočívajícího v technickém zlepšení nebo technické spolupráci, které by souvisely s kontakty, k nimž došlo v rámci dotčené e-mailové komunikace. *A fortiori* se neopírají o žádný důkaz, který by prokázal, že takový cíl nebo účinek byl výlučně sledován.

374 Kromě toho z bodu 355 výše vyplývá, že žalobkyně svým e-mailem ze dne 13. prosince 1999 usilovaly o získání informací od ostatních dopravců o jejich případném záměru zavést PP. Z toho vyplývá, že i když tento kontakt sice prokazuje vůli vzájemně jednat o zavedení PP s ostatními dopravci, nepředstavuje však naproti tomu pokus o stanovení jednotných pravidel týkajících se struktury a podmínek pro použití přepravních sazeb ve smyslu ustanovení písm. i) přílohy uvedené v čl. 2 odst. 1 nařízení č. 3975/87.

375 S ohledem na výše uvedené je třeba odmítnout uplatnění nároku na použití blokové výjimky stanovené v čl. 2 odst. 1 nařízení č. 3975/87 žalobkyněmi.

376 Zatřetí není prokázáno, že by dotčená e-mailová komunikace mohla být odůvodněna aliancí Star Cargo.

377 Žalobkyně totiž nepředkládají žádný důkaz, že by skutečné fungování této aliance zahrnovalo koordinaci jejích členů ohledně PP. Samy zdůrazňují, že ačkoli se pokoušely se společností Lufthansa vytvořit alianci Star Cargo, jejich pokusy byly v roce 2000 neúspěšné. Ačkoli bylo

v dubnu 1999 přijato vzájemné prohlášení o záměru mezi členy aliance, jak vyplývá z odpovědi žalobkyň na oznámení námitek, žalobkyně nepředkládají žádný důkaz svědčící o následném zahájení provozního provádění, které by odůvodňovalo dotčenou e-mailovou komunikaci.

378 S ohledem na výše uvedené je třeba se domnívat, že se Komise nedopustila pochybení, když měla za to, že dotčená e-mailová komunikace přispěla k prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, a když na základě uvedené komunikace určila datum zahájení jejich účasti na tomto protiprávním jednání.

379 Tuto část je tudíž třeba zamítnout.

d) Ke čtvrté části vycházející z pochybení při posouzení jednání spadajících do aliance WOW

380 Tato část vychází z pochybení při posouzení jednání spadajících do aliance WOW. Je založena na třech výtkách, z nichž první vychází z pochybení při konstatování neoprávněnosti kontaktů mezi členy aliance WOW, druhá z chybného opomenutí přezkoumat slučitelnost kontaktů v rámci aliance WOW s článkem 101 SFEU a třetí z pochybení týkajícího se zahrnutí těchto kontaktů do působnosti jediného trvajícího protiprávního jednání.

1) K první výtce vycházející z pochybení při konstatování neoprávněnosti kontaktů mezi členy aliance WOW

381 Žalobkyně podotýkají, že napadené rozhodnutí se opírá o 18 oznámení, která se týkají pouze dopravců aliance WOW, za účelem stanovení jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání. Tvrdí, že Komise v bodě 971 odůvodnění napadeného rozhodnutí nesprávně dospěla k závěru, že tyto kontakty v rámci aliance WOW byly „mimo legitimní rámec aliance“.

382 Jednání v rámci aliance WOW bylo totiž součástí obecného předmětu dohody, jak je popsán v bodech 928 až 931 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který spočíval v tom, aby její členové vytvořili integrovaný systém nákladní dopravy a spojili své činnosti v oblasti nákladní dopravy, včetně vytvoření integrované sítě, integrace prodeje a sdílení nákladů a příjmů. Žalobkyně se proto domnívají, že Komise zredukovala provádění spolupráce v rámci aliance WOW na minimum a nadhodnotila dosah kontaktů týkajících se příplatků.

383 Žalobkyně si rovněž stěžují, že nebyly vyslechnuty k některým skutečnostem a závěrům Komise týkajícím se rozsahu provádění aliance a dosahu koordinace příplatků v jejím rámci.

384 Konečně se Komise nesprávně opřela o skutečnosti uvedené v bodech 950, 956 a 957 odůvodnění napadeného rozhodnutí ve snaze prokázat, že neoprávněná povaha kontaktů v rámci aliance WOW byla známa.

385 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

i) K porušení práva na obhajobu

386 Úvodem je třeba přezkoumat odvolání se žalobkyň na porušení jejich práva na obhajobu tím, že jednak závěry Komise týkající se rozsahu provádění aliance WOW a dosahu kontaktů týkajících se příplatků v rámci aliance WOW nebyly obsaženy v oznámení námitek a jednak na podporu těchto závěrů byly použity některé jiné skutečnosti než ty, které byly uvedeny v rámci prvního žalobního důvodu, aniž jim byly předem sděleny.

387 Pokud jde o první výtku vznesenou vůči Komisi, která se týká rozporu mezi obsahem oznámení námitek a obsahem napadeného rozhodnutí, je třeba připomenout, že jak bylo uvedeno v bodě 136 výše, dodržování práva na obhajobu vyžaduje zejména, aby oznámení námitek obsahovalo takové základní skutečnosti použité vůči dotčenému podniku, jako jsou vytýkané skutečnosti, jejich kvalifikaci a důkazy, o které se Komise opírá.

388 Jak však vyplývá z bodu 138 výše, skutková a právní posouzení obsažená v oznámení námitek jsou ryze předběžné povahy a Komise není povinna na nich trvat.

389 V projednávané věci je třeba poznamenat, že v bodě 1321 oznámení námitek byly uvedeny všechny kontakty svědčící o účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání. V bodech 1325 a 1327 tohoto oznámení je upřesněno, že důkazy o účasti žalobkyň na složkách jediného trvajícího protiprávního jednání týkajících se PP a BP se týkaly zejména některých schůzek a jednání v rámci aliance WOW. Žalobkyně kromě toho nezpochybňují, že cíl sporné kartelové dohody, který spočíval v koordinaci jednání v oblasti stanovování cen obviněných dopravců při poskytování služeb letecké nákladní dopravy po celém světě zejména prostřednictvím PP a BP, byl uveden již v oznámení námitek. Z toho vyplývá, že dosah kontaktů v rámci aliance WOW týkajících se příplatků skutečně vyplýval z obsahu uvedeného oznámení a nespočíval na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, na novém tvrzení, které se poprvé objevilo v napadeném rozhodnutí.

390 Pokud jde o úvahy v napadeném rozhodnutí týkající se rozsahu provádění aliance WOW, je zajisté nesporné, že nebyly obsaženy v oznámení námitek. Je však třeba konstatovat, že účelem těchto úvah bylo zanalyzovat podrobné argumenty pocházející především od žalobkyň v odpovědích na oznámení námitek, které směřovaly k odůvodnění kontaktů v rámci aliance WOW s ohledem na legitimní cíle sledované touto aliancí, a vyjádřit se k nim. Komise přitom nedoplňuje skutečnosti vytýkané žalobkyním, ale omezuje se na vyjádření k těm skutečnostem, které žalobkyně a další dopravci, jimž bylo určeno oznámení námitek a kteří byli členy aliance WOW, uvedli ve svých odpovědích. Konečně právní posouzení Komise, podle něhož v bodě 971 odůvodnění napadeného rozhodnutí dospěla k závěru, že aliance WOW neodůvodňuje koordinaci příplatků prováděnou v jejím rámci, bylo již uvedeno, sice stručně, ale právně dostačujícím způsobem, v bodě 1446 oznámení námitek.

391 Pokud jde o druhou výtku vznesenou vůči Komisi, která se týká nesdělení některých důkazů v neprospěch během správního řízení, uvedených v bodech 933 a 949 odůvodnění napadeného rozhodnutí, uplatní se zásady uvedené v bodech 90 až 96 výše týkající se dosahu práva na přístup ke spisu.

392 Žalobkyně tak tvrdí, že prohlášení společnosti Lufthansa obsažené v odpovědi na oznámení námitek a uvedené v bodě 933 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že „aliance [WOW] je nyní neaktivní a že již nelze odkazovat na skutečnost, že provozuje síť tras“, představuje nezpřístupněný důkaz v neprospěch. V této souvislosti je třeba poznamenat, že toto prohlášení je

jednak převzato v části nadepsané „Analýza aliance WOW: provádění dohody o alianci“ a jednak je dovoláváno k podpoře zjištění, že aliance WOW byla prováděna pouze v omezené míře. Podporuje tak názor Komise, že aliance WOW nemohla odůvodnit koordinaci příplatků prováděnou v jejím rámci z důvodu jejího omezeného provádění. Je zajisté pravda, že v následujících bodech odůvodnění napadeného rozhodnutí není na toto prohlášení výslovně odkazováno. Nicméně obsah tohoto prohlášení a způsob, jakým je součástí struktury napadeného rozhodnutí, vedou k závěru, že se jedná o důkaz v neprospěch. Toto prohlášení však nebylo v průběhu správního řízení sděleno. Proto by se k němu nemělo přihlížet při přezkumu opodstatněnosti závěrů Komise zpochybněných v rámci této výtky tak, aby se v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 96 výše určilo, zda by výsledek, k němuž Komise dospěla v napadeném rozhodnutí, mohl být jiný, kdyby bylo toto prohlášení odmítnuto jako důkaz v neprospěch (viz body 416 a 432 dále).

393 Žalobkyně rovněž tvrdí, že výňatek z rozhodnutí ze dne 4. července 2005 ve věci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss citovaný v bodě 949 odůvodnění napadeného rozhodnutí představuje důkaz v neprospěch, který vůči nim nelze použít. K zamítnutí tohoto tvrzení postačí uvést, že tento výňatek je citován samotnými žalobkyněmi v jejich odpovědích na oznámení námitek a že výtka vycházející z toho, že jim Komise nesdělila dokumenty, na nichž je založeno tvrzení obsažené v tomto výňatku, již byla zamítnuta v rámci přezkumu prvního žalobního důvodu v bodě 119 výše.

ii) K dosahu aliance WOW a jejímu skutečnému provádění

394 Žalobkyně se touto výtkou nejprve snaží zpochybnit závěry Komise uvedené v bodech 947 až 952 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle nichž dosah aliance WOW a skutečné podmínky jejího provádění neodůvodňovaly koordinaci v oblasti stanovování cen, zejména příplatků, takového druhu, jako byla koordinace provedená v rámci sporné kartelové dohody.

395 Žalobkyně vytýkají Komisi, že v napadeném rozhodnutí zredukovala provádění aliance WOW na minimum tím, že zkreslila nebo nezohlednila některé skutkové okolnosti. Integrace partnerských sítí tak byla založena na uzavření dohod o společných nákladních letadlech a sdílení kapacit. Tvrzení Komise v bodě 941 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že strany neprokázaly, že plán integrace informačních systémů byl předmětem prováděcích opatření, je v rozporu zejména s odkazem na společný online systém sledování v bodě 934 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Komise mimoto zkreslila tvrzení žalobkyň, když tvrdila, že integrace manipulačních funkcí byla omezená nebo že spolupráce kolem společné značky byla pouze *ad hoc*. Komise konečně nevyvrátila nutnost harmonizovat výrobky nabízené členy aliance WOW a v napadeném rozhodnutí nevzala v potaz několik iniciativ zaměřených na integraci prodeje.

396 V projednávané věci Komise v bodech 947 až 952 odůvodnění napadeného rozhodnutí dospěla k závěru, že žádná z iniciativ údajně přijatých v rámci aliance WOW neodůvodňovala obecnou koordinaci ohledně příplatků z toho důvodu, že spolupráce v rámci této aliance zůstala omezená, nikdy nedosáhla fáze integrované prodejní a cenové politiky a v podstatě se omezila na cílené projekty týkající se určitých tras, určitých zákazníků nebo určitých výrobků. Za účelem přijetí tohoto závěru vycházela Komise z analýzy dokumentů a prohlášení poskytnutých v průběhu správního řízení obviněnými dopravci, kteří byli členy dotčené aliance. V bodech 951 a 952 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž odkázala na několik písemností ve spise, které měly prokázat, že členové aliance WOW prováděli individuální politiky v oblasti příplatků, které nebyli ochotni pro účely aliance odložit.

397 Skutečnosti uváděné žalobkyněmi v rámci této části nemohou zpochybnit opodstatněnost závěrů, k nimž dospěla Komise.

398 Nejprve je třeba konstatovat, že žalobkyně se nedovolávají existence obecné integrované cenové politiky v rámci aliance WOW. Dále žalobkyně neprokázaly, že příklady obchodní integrace, které uvádějí ve svých písemnostech, jako je existence společných obchodních zástupců v některých zemích nebo zmínka v cenové nabídce žalobkyň o místech určení, případně obsluhovaných jinými členy aliance WOW, nutně znamenají existenci obecné koordinace cen nebo příplatků. To platí i pro harmonizované výrobky nabízené k prodeji aliancí WOW uvedené v bodech 938 až 940 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Dotyčná harmonizace se totiž týkala podmínek poskytování služby, zejména nabízených záruk, ale není prokázáno, že by se týkala cen těchto výrobků. Pokud jde o hypotézy cenové koordinace v rámci aliance WOW uvedené v bodě 946 odůvodnění napadeného rozhodnutí, tyto byly výsledkem konkrétních iniciativ, jako byl společný provoz nákladního letadla žalobkyněmi a SAC na dané trase nebo příležitostné předkládání společných nabídek některým zákazníkům, zejména spedičním podnikům. Proto nemohou odůvodnit provádění obecné koordinace ohledně příplatků.

399 Vzhledem k tomu, že nebyla prokázána žádná integrovaná prodejní a cenová politika, která by přesahovala několik konkrétních zásahů, nemohou ostatní skutečnosti uváděné žalobkyněmi, směřující ke zpochybnění analýzy Komise týkající se úsilí o propagaci značky, zavedení společné manipulace nebo integrovaného počítačového systému, samy o sobě odůvodnit obecnou koordinaci ohledně příplatků.

400 Konečně, na rozdíl od toho, co žalobkyně tvrdí v rámci této výtky, z důkazů uvedených zejména v bodech 956 a 957 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že pro partnery aliance WOW nebyl soulad dotčených kontaktů s pravidly hospodářské soutěže samozřejmý.

iii) K dosahu kontaktů v rámci aliance WOW

401 Žalobkyně zpochybňují dosah, který Komise přisoudila kontaktům v rámci aliance WOW, když tvrdí, že tyto kontakty byly spojeny se specifickými a místními iniciativami, které jako takové nemohou být spojovány s jediným trvajícím protiprávním jednáním.

402 Žalobkyně tak zpochybňují dosah, který Komise v napadeném rozhodnutí přisoudila 18 kontaktům mezi členy aliance WOW, na které se odkazuje v bodech 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 a 628 až 632 odůvodnění. Žádný z nich nespadal do obecné koordinace ohledně příplatků. Tvrzení žalobkyň je třeba přezkoumat pro každou z uvedených kategorií kontaktů.

403 Zaprvé, kontakt uvedený v bodě 596 odůvodnění napadeného rozhodnutí se týká sdělení společnosti SAC adresovaného společnosti Lufthansa a žalobkyním ze dne 1. října 2001, v němž uvádí, že zavede PP od 8. října 2001. Žalobkyně tvrdí, že tento kontakt byl navázán v souvislosti se zahájením harmonizovaných expresních služeb pod značkou WOW ve Spojených státech o několik dní dříve. Kromě toho, že nepředkládají žádný důkaz o natolik omezeném dosahu oznámení SAC, je přitom třeba poznamenat, že bezprostřední zavedení PP ze strany SAC se diskutovalo již od 28. září 2001 na několika různých fórech, kterých se účastnili i jiní dopravci (viz body 592 a 594 odůvodnění napadeného rozhodnutí), což činí alternativní vysvětlení navrhované žalobkyněmi ještě méně pravděpodobným.

404 Zadruhé, pokud jde o kontakty uvedené v bodech 401, 434, 484, 494, 497, 512 a 546 odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalobkyně v podstatě tvrdí, že tyto kontakty byly součástí zvláštní komunikace pro „Skandinávii“ mezi členy aliance WOW týkající se způsobu převodu PP na místní měnu, která byla odůvodněna provozem společných nákladních letadel se společnostmi Lufthansa a Japan Airlines na jedné straně a poté se společností SAC na straně druhé. Je však třeba uvést, že žalobkyně nepředkládají žádné důkazy na podporu tohoto tvrzení, zatímco důkazy uvedené v napadeném rozhodnutí lze při neexistenci důkazů o opaku a s přihlédnutím k obecné použitelnosti příplatků (viz body 279 až 288 výše a 445 dále) vykládat tak, že se týkají záměrů společnosti Lufthansa, pokud jde o obecné uplatňování PP, bez ohledu na jakýkoli konkrétní plán pro alianci WOW.

405 Zatřetí, pokud jde o sdělení uvedené v bodě 488 odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalobkyně se dovolávají právního kontextu specifického pro Japonsko s cílem vyloučit, že toto sdělení je součástí cílů sledovaných jediným trvajícím protiprávním jednáním. Tento argument je přezkoumán dále v rámci druhé výtky šesté části tohoto žalobního důvodu.

406 Začtvrté, pokud jde o e-maily uvedené v bodech 490 a 496 odůvodnění napadeného rozhodnutí, které pocházejí od zástupce žalobkyň ve Spojených státech a které se týkají koordinace PP mezi členy aliance WOW v této zemi, je tvrzeno, že je lze vysvětlit v kontextu úsilí uvedeného zástupce o posílení aliance ve Spojených státech a dohod o vyhrazení kapacit mezi členy této aliance. Postačí však konstatovat, že žalobkyně svou argumentací nezpochybňují dosah koordinace PP, na kterou odkazují dotčené e-maily, a neprokazují, že byla omezena na dohody o rezervaci kapacit uzavřené mezi členy aliance.

407 Zapáté, pokud jde o e-mail ze dne 3. října 2005 uvedený v bodě 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalobkyně tvrdí, že se týkal podmínek vypracování společné nabídky spedičnímu podniku, a tudíž zjevně nesouvisel s prováděním aliance WOW. Komise tento výklad žalobkyň zpochybňuje a domnívá se, že dotčený e-mail se částečně týká obecného přístupu členů aliance WOW ohledně příplatků, nezávisle na dotčené společné nabídce. Dále se opírá o zmínku v komunikaci, že „tato otázka [příplatků] byla ‚krátce‘ projednána na posledním zasedání [světové rady pro prodej], ale v zápisu z (antimonopolního!) zasedání nebyly zaznamenány žádné poznámky“.

408 Z tohoto e-mailu přitom vyplývá, že jeho účelem, jak žalobkyně správně zdůrazňují, byla příprava na schůzku se spedičním podnikem, kterého se týkala společná nabídka, která se měla uskutečnit o deset dní později. E-mail v této souvislosti informuje o diskusích na úrovni světové rady pro prodej, v níž zasedali viceprezidenti členů aliance WOW odpovědní za prodej:

„Bylo zmíněno, že [aliance] WOW bude používat model L[ufthansy] na ‚neutrálních‘ trzích: Spojené státy, Evropa. Proto se mohou uplatnit některé místní dohody na jiných trzích, např. v Japonsku (zapojení vlády) nebo na asijských trzích, kde konkurenti používají jiné modely.“

409 Autor e-mailu dodává:

„V mé dokumentaci jsem našel mandátní smlouvu vydanou k jednání Exelu v loňském roce (kopii přikládám), kde se všichni dopravci dohodli, že budou používat model [Lufthansy] pro příplatky. Můžeme použít stejnou formulaci v případě CAT/DHL?????????? Mohli bychom tuto otázku položit [světové radě pro prodej], aby nám na ni rychle odpověděla?“

410 Pokud je posledně uvedený výňatek skutečně součástí přípravy dotčené společné nabídky, mohl by být výňatek v bodě 408 výše, vzhledem ke kontextu, v němž se odehrává, rovněž součástí přípravy této nabídky, na rozdíl od toho, co tvrdí Komise. V tomto ohledu lze odkaz na „místní dohody“ vykládat jako uplatnění zvláštních dohod na zákazníka spediční podnik z určitých letišť, přičemž tento výklad je o to pravděpodobnější, že účelem e-mailu bylo dohodnout podmínky společné nabídky, kterou měla aliance WOW tomuto zákazníkovi předložit. Je pravda, že odkaz vyjádřený výkřikem „(antimonopolní!)“ na riziko, že by diskuse na úrovni světové rady pro prodej mohla být zakázána právem hospodářské soutěže, naznačuje opak. Tato narážka však sama o sobě nestačí k tomu, aby učinila výklad navrhovaný žalobkyněmi, který se nezakládá na nepodložených tvrzeních, ale na samotném obsahu dotčeného e-mailu, nevěrohodným.

411 V důsledku toho musí být e-mail ze dne 3. října 2005 uvedený v bodě 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí považován výlučně za součást cíle spočívajícího v přípravě společné nabídky aliance WOW potenciálnímu zákazníkovi, a proto nemůže přispět k prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání.

412 Zašesté, pokud jde o kontakty uvedené v bodech 531 a 628 až 632 odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalobkyně tvrdí, že byly jednak odůvodněny plánem provozovat společné nákladní letadlo se společností SAC na trase Kodaň-Chicago a jednak že se koordinace týkala výhradně použití PP na trasách z Dánska.

413 V tomto ohledu je třeba nejprve, pokud jde o rozsah koordinace uskutečněné v rámci výše uvedených kontaktů, uvést, že tyto kontakty nejsou omezeny na koordinaci PP, neboť kontakt uvedený v bodě 531 odůvodnění napadeného rozhodnutí se zabývá otázkou příplatků šířeji. Zadruhé, pokud jde o kontakty v oblasti PP, z bodu 630 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně se dosah dotčených kontaktů neomezoval na trasy z Dánska, ale týkal se obecně zavedení PP v Evropě v harmonizované výši. To potvrzuje i obecné znění interního e-mailu popsaného v uvedeném bodě odůvodnění: „na naší schůzce WOW pro Evropu jsme se dohodli, že zavedeme příplatky. Uvědomuji si, že to není tak jednoduché, jak jsme si mysleli nebo jak jsme doufali“; „[p]okud se každý vydá jiným směrem, bude trvat jen několik dní, než dosáhneme té nejhorší dohody“; „[m]usíme se v rámci WOW rozhodnout, zda chceme pokračovat jako dosud, nebo zda dáme přednost rozdělení jako KL[M]/AF“. V interním e-mailu žalobkyň citovaném v bodě 632 odůvodnění napadeného rozhodnutí se rovněž uvádí, že „[j]sme to my, WOW, tj. [Lufthansa] + [žalobkyně], kdo po celou dobu bojoval se [SAC] za to, aby zvýšila svůj PP z 0,10 na 0,13...“. Sazby 0,10 a 0,13 však neodpovídají sazbám účtovaným v Dánsku společností SAC, jak vyplývá z důkazů předložených žalobkyněmi v jejich příloze A.57.

414 Z toho vyplývá, že tvrzení žalobkyň o zúženém dosahu koordinace prokázaném písemnostmi citovanými v bodech 531 a 628 až 632 odůvodnění napadeného rozhodnutí musí být odmítnuto. V důsledku toho byly dotčené kontakty právem považovány za přispívající k prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, aniž je třeba rozhodnout o argumentu, který se stal neúčinným, že koordinace ohledně příplatků omezenějšího dosahu byla odůvodněna nutností společného provozu nákladního letadla.

415 S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti je třeba dospět k závěru, že e-mail ze dne 3. října 2005 uvedený v bodě 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí musí být vykládán tak, že byl výlučně součástí cíle spočívajícího v přípravě společné nabídky aliance WOW potenciálnímu

zákazníkovi, a tudíž nemůže přispět k prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání. Musí být proto vyloučen ze souboru nepřímých důkazů, které žalobkyně v desáté části tohoto žalobního důvodu v plném rozsahu zpochybňují.

416 Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že se nelze domnívat, že výsledek, k němuž Komise dospěla v napadeném rozhodnutí, by mohl být odlišný, pokud by bylo odmítnuto jako důkaz v neprospěch žalobkyň prohlášení společnosti Lufthansa obsažené v odpovědi na oznámení námitek a zmíněné v bodě 933 odůvodnění, ohledně kterého byl v bodě 392 výše učiněn závěr, že k němu Komise žalobkyním nesprávně odepřela přístup. I v případě jeho neexistence mohla Komise na základě zbývajících důkazů, které měla k dispozici, dospět k závěru, že aliance WOW nemohla odůvodnit koordinaci příplatků prováděnou v jejím rámci s ohledem na její omezené provádění.

2) K druhé výtce vycházející z chybného opomenutí přezkoumat slučitelnost kontaktů v rámci aliance WOW s článkem 101 SFEU

417 Podle žalobkyň se Komise dopustila pochybení tím, že neprovedla předem přezkum slučitelnosti kontaktů v rámci aliance WOW s článkem 101 SFEU. Komise se diskriminačním a retroaktivním způsobem odchýlila od analýzy, kterou používá na jiné aliance leteckých společností a která zahrnuje sledování překryvů mezi členy aliance WOW na relevantním trhu. Kromě toho nezohlednila prohlášení žalobkyň týkající se použití čl. 101 odst. 3 SFEU.

418 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

i) Ke zpětnému a diskriminačnímu použití nového výkladu normy použitelné na letecké aliance

419 Je třeba připomenout, že zásady legality trestů a právní jistoty nelze vykládat tak, že zakazují postupné vyjasňování pravidel trestní odpovědnosti, mohou však bránit zpětnému použití nového výkladu normy stanovující trestný čin (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. června 2005, Dansk Rørindustri a další v. Komise, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 217).

420 Tak je tomu zvláště tehdy, jedná-li se o soudní výklad, jehož výsledek nebyl v době, kdy byl trestný čin spáchán, rozumně předvídatelný, zejména s ohledem na výklad zastávaný v této době v judikatuře týkající se dotčeného právního předpisu (viz rozsudek ze dne 28. června 2005, Dansk Rørindustri a další v. Komise, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P à C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 218 a citovaná judikatura).

421 Tyto zásady se rovněž použijí na Komisi, vykládá-li ustanovení článků 101 a 102 SFEU s cílem přijmout sankční rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 28. června 2005, Dansk Rørindustri a další v. Komise, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 222, a ze dne 10. července 2014, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, bod 149).

422 V projednávané věci se žalobkyně dovolávají několika rozhodnutí Komise, kterými bylo povoleno spojení dvou dopravců, a to buď na základě nařízení Rady (EHS) č. 4064/89 ze dne 21. prosince 1989 o kontrole spojování podniků (Úř. věst. 1989, L 395, s. 1; oprava Úř. věst. 1990, L 257, s. 13; Zvl. vyd. 08/01, s. 31), nebo na základě nařízení č. 139/2004. V tomto ohledu neodkazují na zbývající případy, kdy by bylo možné při posuzování spojení použít článek 101

SFEU, zejména v souladu s čl. 2 odst. 4 nařízení č. 139/2004. Opírají se přitom o použití jiných hmotněprávních norem než těch, které vyplývají z článku 101 SFEU, a nemohou z nich tedy vyvozovat argument, na jehož základy by mohly Komisi vytýkat, že zpětně použila nový výklad normy použitelné v projednávané věci.

423 Pokud jde dále o dovolávání se žalobkyň rozhodnutí o výjimce některých leteckých aliancí přijatých Komisí postupem platným před vstupem nařízení č. 1/2003 v platnost, z bodů 922 až 925 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise nezkoumala, zda se článek 101 SFEU nevztahuje na alianci WOW, ale pouze posoudila, zda kontakty v rámci aliance WOW uvedené v napadeném rozhodnutí byly součástí této aliance nebo zda přesahovaly formy spolupráce stanovené aliancí a skutečně realizované. Protože neměla stejný předmět, nemohou tedy rozhodnutí, jichž se žalobkyně dovolávají, odrážet jiný výklad článku 101 SFEU, než jaký byl přijat v napadeném rozhodnutí.

424 Žalobkyně rovněž tvrdí, že aliance WOW byla předmětem diskriminačního zacházení ve srovnání s jinými leteckými aliancemi, jelikož odpovědnost části jejich členů nebyla v napadeném rozhodnutí konstatována. V tomto ohledu stačí připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že okolnost, že vůči podniku, který se nacházel v podobné situaci jako žalobkyně, nebylo shledáno protiprávní jednání ze strany Komise, není s to vyloučit protiprávní jednání zjištěné vůči uvedené žalobkyni, pokud bylo náležitě prokázáno a i když unijnímu soudu nebyla předložena situace tohoto jiného podniku (viz rozsudek ze dne 16. června 2015, FSL a další v. Komise, T-655/11, EU:T:2015:383, bod 461 a citovaná judikatura).

ii) K nezohlednění prohlášení žalobkyň týkajících se použití čl. 101 odst. 3 SFEU

425 Jak připomíná článek 2 nařízení č. 1/2003, podnik nebo sdružení podniků, které se dovolávají ustanovení čl. 101 odst. 3 SFEU, nesou důkazní břemeno, že podmínky v uvedeném odstavci jsou splněny. Proto osoba, která se dovolává čl. 101 odst. 3 SFEU, musí prostřednictvím přesvědčivých argumentů a důkazů prokázat, že tyto podmínky jsou splněny (rozsudek ze dne 24. května 2012, MasterCard a další v. Komise, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 196).

426 Komise musí adekvátním způsobem tyto argumenty a důkazy přezkoumat a musí tedy zjistit, zda prokazují, že podmínky použití čl. 101 odst. 3 SFEU jsou splněny. V některých případech tyto argumenty a důkazy mohou vést k povinnosti poskytnout vysvětlení nebo odůvodnění, přičemž pokud tato povinnost není splněna, lze učinit závěr, že důkazní břemeno, které nese osoba dovolávající se čl. 101 odst. 3 SFEU, bylo splněno. Komise musí v takových případech tyto argumenty a důkazy vyvrátit (rozsudek ze dne 24. května 2012, MasterCard a další v. Komise, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 197).

427 V projednávané věci se žalobkyně ve svých odpovědích na oznámení námitek dovolávaly ustanovení čl. 101 odst. 3 SFEU, pokud jde o alianci WOW. I kdyby však aliance WOW splňovala podmínky pro použití těchto ustanovení, nic to nemění na tom, že jednak dosah sporné kartelové dohody nebyl stejný jako dosah aliance WOW a jednak že kontakty mezi členy aliance WOW uvedené v napadeném rozhodnutí v podstatě přesahovaly rámec provádění této aliance. Komise se tedy nedopustila pochybení, když neposkytla vysvětlení ohledně důkazů předložených žalobkyněmi podle čl. 101 odst. 3 SFEU a v bodě 1050 odůvodnění napadeného rozhodnutí pouze dospěla k závěru, že alianční dohody uzavřené mezi obviněnými dopravci nemohou legitimizovat sporná jednání.

3) K třetí výtce vycházející z pochybení týkajících se zahrnutí kontaktů v rámci aliance WOW do působnosti jediného a trvajícího protiprávního jednání

428 Žalobkyně tvrdí, že jejich kontakty v rámci aliance WOW nebyly objektivně součástí jediného trvajícího protiprávního jednání, ani neprokázaly, že o něm věděly. Žalobkyně se dovolávají několika rozdílů mezi kontakty v rámci aliance WOW a „mezialianční“ komunikací v rámci jediného trvajícího protiprávního jednání, které se týkají zejména jejich cíle, zúčastněných zaměstnanců, jejich časového průběhu, zapojení příslušných orgánů a jejich *modu operandi*.

429 Úvodem je třeba konstatovat, že žalobkyně se za účelem popírání existence objektivní souvislosti mezi kontakty mezi členy aliance WOW a jediným trvajícím protiprávním jednáním opírají o soubor faktorů založených na nesprávném předpokladu, že tyto kontakty byly součástí provádění aliance WOW. To je případ prezentace údajně jiného cíle, kontaktů s úřady ohledně založení aliance WOW nebo neexistence rivality mezi členy této aliance.

430 Jak vyplývá z přezkumu prvních dvou výtek této části, diskuse, které proběhly v rámci aliance WOW, splňují několik kritérií, která unijní soud považuje za relevantní pro posouzení jediné povahy protiprávního jednání (viz bod 298 výše) a která Komise použila v napadeném rozhodnutí za účelem kvalifikace sporných jednání jako „jediného komplexního trvajícího protiprávního jednání“ (viz bod 300 výše). Stejně jako další jednání, která Komise považovala za součást jediného trvajícího protiprávního jednání, se totiž i tyto diskuse týkaly služeb letecké nákladní dopravy (jediná služba). Stejně tak se všechny týkaly budoucích záměrů zúčastněných dopravců, nebo dokonce přijetí společného postupu, pokud jde o zavedení nebo provádění příplatků (jediný protisoutěžní cíl a povaha protiprávního jednání).

431 Argumentace žalobkyň kromě toho nemůže zpochybnit existenci celkového plánu. Zaprvé, pokud jde o nedostatečnou totožnost zaměstnanců zapojených do kontaktů mezi členy aliance WOW a do dalších sporných kontaktů, jednak totožnost zapojených fyzických osob není nezbytnou podmínkou pro existenci jediného protiprávního jednání (viz bod 360 výše) a jednak je třeba uvést, že v obou případech byli zapojení zaměstnanci často podřízeni ústředí na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně. Zadruhé několik úvah, které žalobkyně uvádějí, jako je písemná nebo ústní forma kontaktů mezi členy aliance WOW, za předpokladu, že by byly prokázány, nemůže vzhledem ke své podružné povaze zpochybnit závěry Komise ohledně existence jediného trvajícího protiprávního jednání. Zatřetí představa členů údajné „omezené skupiny účastníků“ o úloze, kterou hrály diskuse v rámci aliance WOW, kromě toho, že není podložena v písemnostech žalobkyň, nemůže zpochybnit důkazní hodnotu jednotlivých kontaktů uvedených v napadeném rozhodnutí, které se týkaly členů této aliance, a závěry, které z nich Komise vyvodila ohledně totožnosti protisoutěžního cíle.

432 Z toho vyplývá, že musí být zamítnuta tato výtka, a tudíž i čtvrtá část v plném rozsahu, přičemž je třeba připomenout, že v rámci celkového přezkumu provedeného v rámci desáté části tohoto žalobního důvodu budou zohledněna zjištění uvedená v bodě 415 výše.

e) K osmé části vycházející z pochybení týkajících se zahrnutí místních a rozdílných událostí v několika zemích do jediného trvajícího protiprávního jednání

433 Žalobkyně tvrdí, že kontakty uvedené v bodech 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí byly místní a rozdílné povahy, a proto nemohly sloužit k prokázání jejich účasti na jediném trvajícím celosvětovém protiprávním jednání nebo jejich povědomí o něm.

Komise rovněž nevyvrátila argumenty a důkazy, které předložily a které směřovaly k prokázání neexistence vnitřní souvislosti mezi těmito kontakty a kontakty, k nimž došlo v rámci sporné kartelové dohody.

434 Uvedené kontakty a jediné trvající protiprávní jednání nesledovaly stejný cíl, týkaly se různých dopravců a zaměstnanců a lišily se datem, místem a obsahem. Uvedené kontakty by totiž byly ojedinělé, týkaly by se místních zaměstnanců v Německu, Dánsku a Finsku a neobviněných dopravců nebo dopravců, vůči kterým tyto kontakty nebyly namítány, a týkaly by se *ad hoc* diskusí o konkrétních místních otázkách. Skutečnost, že tyto kontakty byly hlášeny ústředí žalobkyň, nemůže automaticky prokázat existenci koordinace nebo výměny informací na úrovni ústředí žalobkyň, která přesahuje rámec dané místní otázky.

435 Žalobkyně rovněž tvrdí, že několik dotčených kontaktů nevedlo k žádné koordinaci nebo nemělo žádný vliv na jejich jednání.

436 Žalobkyně dodávají, že dotčené kontakty neumožnily jejich zaměstnancům, aby si byli vědomi kartelové dohody prováděné okolo omezené skupiny účastníků, a že Komise neprokázala, že zapojené fyzické osoby měly v úmyslu svou účastí na těchto kontaktech přispět k celosvětové kartelové dohodě.

437 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

438 Je třeba poznamenat, že stejně jako kontakty týkající se aliance WOW zkoumané ve čtvrté části tohoto žalobního důvodu, i čtyři skupiny kontaktů uvedené v bodech 144, 173, 174, 395, 411 a 425, 559 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí splňují několik kritérií, která unijní soud považuje za relevantní pro posouzení jediné povahy protiprávního jednání (viz bod 298 výše) a která Komise použila v napadeném rozhodnutí za účelem kvalifikace sporných jednání jako „jediného komplexního trvajícího protiprávního jednání“ (viz bod 300 výše).

439 Na prvním místě se stejně jako další jednání, která Komise považovala za součást jediného trvajícího protiprávního jednání, všechny tyto čtyři skupiny kontaktů týkaly služeb letecké nákladní dopravy (jediná služba). Stejně tak se všechny týkaly budoucích záměrů zúčastněných dopravců, nebo dokonce přijetí společného postupu, pokud jde o zavedení nebo provádění příplatků (jediný protisoutěžní cíl a povaha jediného protiprávního jednání).

440 Zaprvé interní výměna e-mailů ze dnů 5. až 11. ledna 2000 popsaná v bodě 144 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž poukazuje na diskuse mezi místním odpovědným vedoucím žalobkyň ve Finsku a třemi dalšími obviněnými dopravci ohledně zavedení PP (viz také bod 357 výše). Uvádí se tak, že v rámci těchto diskusí místní odpovědný vedoucí společnosti British Airways vysvětlil, že společnost British Airways „se ještě nerozhodla, zda bude [PP] proveden, nebo ne“, zatímco místní odpovědný vedoucí společnosti KLM navrhl, že „bychom se všichni měli držet tohoto [PP]“, a zaměstnanec společnosti Lufthansa potvrdil, že společnost Lufthansa „k tomuto [PP] přistoupí“.

441 Zadruhé „přátelské setkání“ ze dne 22. ledna 2001 popsané v bodech 173 a 174 odůvodnění napadeného rozhodnutí se týkalo mimo jiné provádění PP. Z interního memoranda zaměstnankyně společnosti Martinair týkajícího se této schůzky, tak jak je shrnuto v bodě 174 odůvodnění napadeného rozhodnutí, vyplývá, že „[Lufthansa] měla snížit úroveň PP ke dni 1. února 2001, zatímco [Cargolux, Swiss, jiný dopravce, KLM a British Airways] zachovaly úroveň PP“.

442 Zatřetí body 395, 411, 425 a 559 odůvodnění napadeného rozhodnutí popisují kontakty mezi lety 2004 a 2005 týkající se provádění PP. Jedná se především o e-mail ze dne 22. září 2004, kterým Lufthansa předala různým dopravcům oznámení o zvýšení PP (bod 411 odůvodnění), dále o schůzky ze dnů 3. září 2004 a 17. listopadu 2005 Výboru pro nákladní dopravu Board of Airlines Representatives in Germany (rada zástupců leteckých společností v Německu, dále jen „BARIG“), na kterých Lufthansa poskytla několika dopravcům informace o PP (body 425 a 559 odůvodnění), a konečně o zasedání PND BAR v Singapuru dne 23. července 2004, kde odpovědný vedoucí společnosti SAC v souvislosti s přezkumem PP vyzval ostatní dopravce, aby „v budoucnu projevili určitou míru spolupráce vzhledem k potřebě zlepšit transparentnost těchto příplatků“ (bod 395 odůvodnění).

443 Začtvrté bod 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí popisuje e-mail ze dne 25. září 2001. Z e-mailu, tak jak jej Komise shrnula v tomto bodě odůvodnění, vyplývá, že místní zaměstnanec společnosti SAC „ve Skandinávii“ sdělil žalobkyním „plány konkurentů […], kteří všichni zvaž[ovali] zavedení PP, ale kteří dávali přednost tomu, aby [žalobkyně] učinily první krok“.

444 Na druhém místě, pokud jde o místo, čas, obsah a údajně místní rozměr dotčených čtyř skupin kontaktů a do nich zapojených osob, je třeba konstatovat, že se žalobkyně mýlí.

445 Je pravda, že, jak uvádějí žalobkyně, některé kontakty uvedené v bodech 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 odůvodnění tohoto rozhodnutí byly místní povahy a v případě některých z nich neproběhly současně s oznámením rozhodnutí v oblasti PP a BP. Je však třeba poznamenat, že nejen, že tato okolnost zdaleka neprokazuje, že by tyto kontakty nebyly součástí jediného trvajícího protiprávního jednání, ale je pouze důsledkem způsobu, jakým byla sporná kartelová dohoda prováděna. Jak totiž vyplývá z bodu 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí, příplatky byly obecně použitelnými opatřeními, která nebyla specifická pro jednu trasu, ale byla určena k použití na všech trasách po celém světě. Proto, jak Komise vysvětlila v poznámce pod čarou č. 1323 a v bodech 876 a 1046 odůvodnění napadeného rozhodnutí, rozhodnutí o příplatcích byla obecně přijímána na úrovni ústředí každého dopravce z důvodu jejich celosvětového použití, ale byla prováděna místními zaměstnanci a mohla podléhat změnám mimo jiné s ohledem na místní tržní podmínky a právní úpravu.

446 Zaprvé je přitom třeba konstatovat, že jak žalobkyně v podstatě uznávají, interní výměna e-mailů uvedená v bodě 144 odůvodnění napadeného rozhodnutí se uskutečnila během jednoho měsíce po výměně e-mailů ze dne 13. a 14. prosince 1999 mezi dopravci aliance Star Cargo (viz bod 360 výše), úzce navazovala na oznámení o zavedení PP a týkala se vhodné reakce na nesouhlas s tímto oznámením ze strany finského sdružení spedičních podniků. Výměna byla ostatně iniciována ústředím žalobkyň. Je třeba totiž konstatovat, že to byl zaměstnanec ústředí žalobkyň, kdo požádal kancelář žalobkyň v Helsinkách (Finsko), aby navázala „úzký neformální kontakt“ se zaměstnancem společnosti Lufthansa ohledně nesouhlasu finského sdružení spedičních podniků se zavedením PP. Bylo to také ústředí, které vyzvalo kancelář žalobkyň v Helsinkách, aby tomuto sdružení odpověděla, aniž se „odvolala na jiné dopravce, protože by to mohlo způsobit problém s antimonopolními dozorovými úřady“.

447 Zadruhé je třeba uvést, že „přátelské setkání“ ze dne 22. ledna 2001 a setkání výboru BARIG pro nákladní dopravu ze dne 17. listopadu 2005, na která odkazují body 173 a 174 odůvodnění a bod 559 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se týkala přinejmenším provedení změny úrovně PP v Německu, o které bylo rozhodnuto na úrovni ústředí. Jednak, z interního memoranda společnosti Martinair popsaného v bodě 441 výše, tak jak je shrnuto v bodě 174 odůvodnění tohoto rozhodnutí, totiž vyplývá, že z „přátelské schůzky“ ze dne 22. ledna 2001, na kterou

obchodní ředitel společnosti Lufthansa pro Asii a Austrálii pozval několik konkurentů, vyplývá, že „[Lufthansa] měla snížit úroveň PP ke dni 1. února 2001, zatímco [Cargolux, Swiss, jiný dopravce, KLM a British Airways] zachovaly úroveň PP“. Z bodů 168 až 171 a 182 odůvodnění uvedeného rozhodnutí však vyplývá, že tato snížení, která měla být provedena v Německu, byla rovněž použita v širším rozsahu. Kromě toho zasedání výboru BARIG pro nákladní dopravu ze dne 17. listopadu 2005 se mimo jiné zabývalo oznámením společnosti Lufthansa o snížení PP od 28. listopadu 2005. Z bodů 552 až 556 a 562 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom vyplývá, že i toto snížení bylo uplatněno v širším rozsahu.

448 Zatřetí je třeba uvést, že zasedání výboru BARIG pro nákladní dopravu ze dne 3. září 2004, uvedené v bodě 425 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se zabývalo řadou „aktuálních témat“, u nichž Lufthansa informovala ostatní účastníky o „novinkách“, které se jí týkaly. Tato témata zahrnovala mimo jiné PP. V žalobě žalobkyně uvádějí, že se jednalo o změny PP.

449 Bod 411 odůvodnění napadeného rozhodnutí se týká e-mailu, kterým Lufthansa o 19 dní později předala 16 dopravcům, z nichž se někteří zúčastnili zasedání výboru BARIG pro nákladní dopravu popsaného v bodě 448 výše, své oznámení o zvýšení PP s účinností od 4. října 2004. Je nesporné, že tento e-mail zaslal německý obchodní ředitel společnosti Lufthansa svým místním protějškům.

450 Důkazy obsažené ve spise však spíše ukazují, že tento e-mail měl rozměr, který nebyl výlučně místní. Šlo přinejmenším o to, aby se na místní úrovni zajistilo provedení zvýšení, o němž bylo rozhodnuto na úrovni ústředí. Z napadeného rozhodnutí ani z písemností žalobkyň totiž nevyplývá, že by rozsah tohoto zvýšení nebyl zamýšlen i v jiných zemích.

451 Z bodu 409 odůvodnění napadeného rozhodnutí naopak vyplývá, že den před odesláním tohoto e-mailu předal manažer CPA v Belgii oznámení společnosti Lufthansa o zvýšení PP interně do svého ústředí a uvedl, že téhož dne proběhne „závěrečná diskuse s ‚odvětvím‘, aby se projednalo datum zahájení jeho uplatňování v Belgii“. Z interních e-mailů CPA uvedených v bodě 414 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že „několik provozovatelů nákladních letadel v Bruselu [se] rozhodlo zvýšit [PP] od 1. října 2004“, ale že SAC poté, co vyjádřila záměr učinit totéž, byla svým ústředím upozorněna, že „musí zvolit datum 4. října [2004]“ (viz bod 289 výše).

452 Žalobkyně mimoto v žalobě uvedly, že oznámení týkající se PP, která jim Lufthansa zaslala v letech 2003 až 2004, včetně oznámení popsaného v bodě 411 odůvodnění napadeného rozhodnutí, zasílal stejný obchodní ředitel v Německu.

453 Začtvrté je třeba uvést, že, jak žalobkyně v žalobě přiznávají, e-mail uvedený v bodě 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí byl adresován jejich generálnímu řediteli. Z tohoto bodu odůvodnění rovněž vyplývá, že místní zaměstnanec společnosti SAC, který v tomto e-mailu zaslal žalobkyním informace o záměru různých dopravců zavést PP, tyto informace sdělil rovněž svému ústředí.

454 Je pravda, že na rozdíl od kontaktů uvedených v bodech 144, 173, 174, 559 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí e-mail uvedený v bodě 584 odůvodnění tohoto rozhodnutí předchází přijetí rozhodnutí o PP na úrovni ústředí dopravců. To lze však vysvětlit tím, že tento e-mail byl zaslán v době, kdy ještě nebylo jisté, že bude PP zaveden.

455 Zapáté z bodu 372 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že schůzka singapurského PND BAR ze dne 23. července 2004, uvedená v bodě 395 odůvodnění tohoto rozhodnutí, byla součástí diskusí mezi dopravci, která se uskutečnila v létě 2004 jak na úrovni ústředí, tak na místní úrovni ohledně zavedení nových spouštěcích úrovní, nového zvýšení cen paliva a zvýšení PP. Žalobkyně nepředložily žádné důkazy, které by tento výklad zpochybňovaly.

456 Komise se tedy správně opírala o kontakty uvedené v bodech 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí za účelem prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání.

457 Žádný z argumentů žalobkyň nemůže tento závěr zpochybnit.

458 Na prvním místě je třeba uvést, že žalobkyně nemohou tvrdit, že Komise byla povinna prokázat, že každá z fyzických osob, které se účastnily čtyř dotčených kontaktů, měla v úmyslu svou účastí přispět ke sporné kartelové dohodě. Žalobkyně nemohou ani tvrdit, že Komise byla povinna prokázat, že tyto kontakty mohly umožnit zúčastněným osobám získat povědomí o „kartelové dohodě prováděné okolo omezené skupiny účastníků“.

459 Podle judikatury platí, že podnik, který se na takovém jediném trvajícím komplexním protiprávním jednání podílel jednáními, která jsou mu vlastní a která spadala pod pojem dohody nebo jednání ve vzájemné shodě s cílem narušujícím hospodářskou soutěž ve smyslu čl. 101 odst. 1 SFEU a jejichž účelem bylo přispět k uskutečňování protiprávního jednání jako celku, může tak být rovněž odpovědný za chování ostatních podniků v rámci téhož protiprávního jednání po celou dobu své účasti na uvedeném protiprávním jednání. Tak je tomu, je-li prokázáno, že uvedený podnik svým jednáním zamýšlel přispět ke společným cílům sledovaným všemi účastníky a že věděl o plánovaném nebo uplatňovaném protiprávním jednání jiných podniků sledujících tytéž cíle nebo ho mohl rozumně předvídat a byl připraven přijmout z toho plynoucí riziko (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 42 a citovaná judikatura).

460 Podnik se tak mohl přímo účastnit všech protisoutěžních chování tvořících jediné trvající protiprávní jednání a v tomto případě má Komise právo mu přičíst odpovědnost za všechna taková chování, a tedy uvedené protiprávní jednání v plném rozsahu. Podnik se mohl rovněž přímo účastnit jen některých protisoutěžních chování tvořících jediné trvající protiprávní jednání, ale vědět o všech dalších plánovaných nebo uplatňovaných protiprávních chováních jiných účastníků kartelové dohody sledujících tytéž cíle nebo ho mohl rozumně předvídat a být připraven přijmout z toho plynoucí riziko. V takovém případě má Komise rovněž právo přičíst tomuto podniku odpovědnost za souhrn protisoutěžních chování tvořících takové protiprávní jednání, a v důsledku toho za protiprávní jednání v plném rozsahu (rozsudek ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 43).

461 Z toho vyplývá, že k prokázání účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání musí být splněny tři podmínky, a sice existence celkového plánu sledujícího společný cíl, úmysl podniku podílet se na tomto plánu a skutečnost, že podnik měl (prokázanou nebo předpokládanou) vědomost o protiprávních chováních ostatních účastníků, kterých se přímo neúčastnil (rozsudek ze dne 16. června 2011, Putters International v. Komise, T-211/08, EU:T:2011:289, bod 35; viz rovněž rozsudek ze dne 13. července 2018, Stührk Delikatessen Import v. Komise, T-58/14, nezveřejněný, EU:T:2018:474, bod 118 a citovaná judikatura).

462 Naproti tomu nebylo nutné, aby totéž platilo pro každou ze zúčastněných fyzických osob.

463 Na druhém místě, pokud jde o skutečnost, že někteří dopravci, kteří se účastnili kontaktů uvedených v bodech 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nebyli obviněni z účasti na nich, je třeba připomenout, že jak vyplývá z bodu 845 odůvodnění napadeného rozhodnutí, každý z důkazů předložených Komisí nemusí nutně vést k pevnému přesvědčení, že byl spáchán každý prvek protiprávního jednání. Postačí, že soubor nepřímých důkazů, o které se orgán opírá, posuzovaný jako celek a jehož jednotlivé prvky se mohou vzájemně posilovat, splňuje tento požadavek (viz rozsudek ze dne 16. listopadu 2011, Sachsa Verpackung v. Komise, T-79/06, nezveřejněný, EU:T:2011:674, bod 60 a citovaná judikatura).

464 V bodě 716 odůvodnění napadeného rozhodnutí proto Komise právem uvedla, že „nepřiklád[ala] nutně stejnou váhu každému bodu odůvodnění […], ani každému jednotlivému důkazu v něm obsaženému“ a že „[b]ody odůvodnění, na které odkaz[ovala], [byly] spíše součástí celkového souboru důkazů, z nichž vycház[ela], a [bylo] třeba je posuzovat v tomto kontextu“.

465 Není však prokázáno, že by Komise měla proti dopravcům zapojeným do dotčených kontaktů důkazy rovnocenné těm, které měla proti žalobkyním.

466 Zatřetí se žalobkyně z podobných důvodů, jako jsou důvody uvedené v bodě 363 výše, nemohou dovolávat neexistence účinků kontaktů uvedených v bodech 144 a 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí na jejich jednání.

467 S ohledem na výše uvedené je třeba tuto část zamítnout.

f) K páté části vycházející z pochybení spočívajících v zahrnutí kontaktů týkajících se dohod o rezervaci kapacit do jediného trvajícího protiprávního jednání

468 Žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného skutkového zjištění a nesprávného právního posouzení, když dospěla k závěru, že hromadné e-maily společnosti Lufthansa uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí byly součástí jediného trvajícího protiprávního jednání, přestože se týkaly použití PP v rámci dohod o rezervaci kapacit mezi společností Lufthansa a jinými dopravci.

469 V první řadě podle žalobkyň lze důkazy o existenci a podmínkách těchto dohod nalézt pouze v dokumentech, k nimž nemají přístup a jejichž předložení požadovaly v rámci prvního žalobního důvodu, a sice v prohlášeních o shovívavosti společnosti Lufthansa a v odpovědích ostatních dopravců na oznámení námitek. Výklad žalobkyň je nicméně podpořen následujícími třemi skutečnostmi. Zaprvé tyto e-maily byly zaslány mezi zářím a srpnem 2005 oddělením cen společnosti Lufthansa zaměstnancům síťových oddělení dopravců, kteří od ní nakupovali kapacity. Tato oddělení byla přitom odpovědná za správu dohod o rezervaci kapacit mezi dopravci a obecně se nepodílela na tvorbě cen nebo příplatků. Zadruhé společnost Lufthansa označila příjemce těchto e-mailů jako „[d]razí partneři“. Zatřetí existence dohod o rezervaci kapacit mezi společností Lufthansa a příjemci těchto e-mailů byla jediným věrohodným vysvětlením změny příjemců v jednotlivých e-mailech.

470 V druhé řadě Komise neprokázala, že e-maily od společnosti Lufthansa Cargo uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí byly součástí jediného trvajícího protiprávního jednání.

471 Komise totiž neunesla důkazní břemeno, které měla, a napadené rozhodnutí dostatečně neodůvodnila, neboť nereagovala na žádné argumenty a důkazy předložené žalobkyněmi. Tyto argumenty a důkazy však prokazují, že mezi těmito e-maily a komunikací v rámci sporné kartelové dohody neexistovala žádná vnitřní souvislost nebo interakce. Nejprve e-maily společnosti Lufthansa uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí byly údajně pokaždé zaslány deseti až dvanácti dopravcům, z nichž žádný nepatřil do „omezené skupiny účastníků“ a více než polovina z nich nebyla považována za strany sporné kartelové dohody. Dále byli zaměstnanci, kterým byly e-maily adresovány, odpovědní za správu dohod o rezervaci kapacit. Zaměstnanec žalobkyň, jemuž byly e-maily adresovány, neobdržel žádný z dalších e-mailů, které Komise použila v jejich neprospěch. Konečně, odeslání těchto e-mailů, které obsahovaly pouze veřejně přístupné informace, se časově shodovalo se zavedením PP do dohod o rezervaci kapacit mezi dopravci v roce 2005.

472 Kromě toho Komise nevysvětlila, jakým způsobem hodlal zaměstnanec žalobkyň, jemuž byly adresovány e-maily společnosti Lufthansa uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí, přispět k jedinému trvajícímu protiprávnímu jednání, když pasivně přijímal e-maily obsahující veřejná oznámení v oblasti PP, pro něž existovalo legitimní obchodní odůvodnění.

473 V třetí řadě a v každém případě e-maily od společnosti Lufthansa uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí nemohly ovlivnit jednání žalobkyň. Svou politiku v oblasti příplatků totiž stanovily v rámci spolupráce se společností Lufthansa v rámci vyňaté aliance. Tato spolupráce probíhala prostřednictvím výměny dvoustranných e-mailů mezi ústředími obou dopravců, které vždy předcházely hromadným e-mailům od společnosti Lufthansa.

474 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

475 V tomto ohledu je třeba na prvním místě konstatovat, že stejně jako ostatní jednání spadající pod jediné trvající protiprávní jednání se e-maily uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí týkaly všech služeb letecké nákladní dopravy (jediná služba) a vztahovaly se k výši a časovému rozvrhu PP (jediný protisoutěžní cíl a povaha jediného protiprávního jednání). Účelem všech těchto e-mailů totiž bylo informovat adresáty o záměru společnosti Lufthansa od určitého budoucího data zvýšit PP.

476 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nelze mít za to, že účelem bylo výhradně zajistit řádné plnění hypotetických dohod o rezervaci kapacit.

477 Z bodu 482 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že dotčené kontakty sloužily alespoň částečně jako podpora pro spornou kartelovou dohodu. V bodě 482 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise citovala odpověď dopravce na e-mail společnosti Lufthansa citovaný v tomtéž bodě odůvodnění. V této odpovědi uvedený dopravce sdělil společnosti Lufthansa toto: „našim kancelářím jsme udělili pokyn, aby toto navýšení odpovídajícím způsobem provedly“.

478 Z písemností ve spisu přitom nevyplývá, že by tato odpověď byla součástí plnění obchodní dohody mezi dotčeným dopravcem a společností Lufthansa. Okolnost, že tento dopravce nebyl obviněn a že tyto záměry sdílel dvoustranně, nemůže toto zjištění vyvrátit.

479 Z přezkumu chronologie kontaktů týkajících se PP mimoto vyplývá, že tyto hromadné e-maily rozeslané společností Lufthansa vyvolaly kaskádové akce ostatních dopravců týkající se jejich vlastních PP. Například sdělení společnosti Lufthansa ze dne 22. srpna 2005 (bod 495 odůvodnění) vedlo téhož dne nebo následujícího dne k interní výměně informací mezi žalobkyněmi (bod 496 odůvodnění), společností Japan Airlines (bod 497 odůvodnění) a dalším dopravcem (bod 498 odůvodnění) ohledně otázky zvýšení PP.

480 Žalobkyně se rovněž marně dovolávají veřejné povahy informací šířených v rámci kontaktů popsaných v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Je totiž třeba připomenout, že výměna veřejně přístupných informací porušuje čl. 101 odst. 1 SFEU, pokud představuje podporu jiného protisoutěžního mechanismu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 281).

481 Jak přitom vyplývá z bodů 118, 121, 125, 706 a 848 odůvodnění napadeného rozhodnutí a z bodů 476 a 478 výše, tak tomu bylo v případě kontaktů popsaných v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

482 Kromě toho je třeba podobně jako Komise uvést, že v rámci kontaktů popsaných v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí Lufthansa neposkytla účastníkům hypotetických dohod o rezervaci kapacit pouze veřejně dostupné informace. Lufthansa jim naopak zaslala hromadné e-maily, čímž všem příjemcům sdělila totožnost dotčených dopravců (viz bod 797 odůvodnění napadeného rozhodnutí), jakož i výši a časový harmonogram PP, který měli na základě těchto hypotetických dohod zaplatit.

483 Žalobkyně ostatně ani netvrdí, že tyto hromadné zásilky byly nezbytné pro provedení těchto hypotetických dohod, a písemnosti ve spise spíše ukazují, že tomu tak nebylo. Z bodu 453 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak vyplývá, že dne 22. března 2005 Lufthansa předala jedné ze stran těchto hypotetických dohod tiskovou zprávu oznamující zvýšení PP, kterou předtím zaslala svým „drahým partnerům“ prostřednictvím hromadného e-mailu (bod 450 odůvodnění). Stejně tak z e-mailů uvedených v přílohách A.59 až A.61 žaloby vyplývá, že společnost SAC informovala žalobkyně dvoustranně o svém záměru zvýšit PP, který měly platit na základě jimi uzavřených dohod o rezervaci kapacit.

484 Na druhém místě je třeba uvést, že odesílatelem tří z těchto čtyř e-mailů (body 446, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí) je zaměstnanec společnosti Lufthansa, kterého samy žalobkyně označují za „zřejmě ústřední prvek celosvětového [jediného trvajícího protiprávního jednání]“ a „hlavního zaměstnance [společnosti Lufthansa] v omezené skupině účastníků“. Odesílatelkou čtvrtého z těchto e-mailů (bod 450 odůvodnění napadeného rozhodnutí) byla cenová ředitelka společnosti Lufthansa. Jednak se přitom účastnila nejméně jednoho dalšího sporného kontaktu (bod 455 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Kromě toho z e-mailu ze dne 7. dubna 2005 uvedeného v bodě 457 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že ředitel cenové politiky společnosti Lan Airlines požádal jednoho ze svých kolegů, aby ji kontaktoval za účelem projednání indexu cen pohonných hmot.

485 Naproti tomu je pravda, že zaměstnanec žalobkyň, kterému byly zaslány e-maily od společnosti Lufthansa uvedené v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se nepodílel na žádném jiném jednání, o němž Komise dospěla k závěru, že je součástí jediného trvajícího protiprávního jednání. To však nestačí k prokázání toho, že tyto e-maily nebyly součástí jediného trvajícího protiprávního jednání. Existuje určitý překryv mezi dalšími příjemci

těchto e-mailů a fyzickými osobami, které se podílely na jiném jednání, jež bylo shledáno jako součást tohoto protiprávního jednání. Konkrétně zaměstnanec společnosti Lan Airlines, kterému byl zaslán e-mail uvedený v bodě 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí, se účastnil sporných kontaktů popsaných v bodě 474 odůvodnění téhož rozhodnutí.

486 Kromě toho je třeba připomenout, že pro existenci jediného trvajícího protiprávního jednání není nutná totožnost fyzických osob zapojených do různých sporných jednání. Stejně tak není nutná ani totožnost zapojených podniků (viz bod 316 výše).

487 Na třetím místě je třeba konstatovat, že způsob informování mnoha dopravců prostřednictvím hromadných e-mailů o záměru společnosti Lufthansa změnit v blízké době výši PP nebyl použit pouze v rámci kontaktů, které podle tvrzení žalobkyň směřovaly k provádění dohod o rezervaci kapacit. Lufthansa totiž postupovala stejným způsobem v rámci jiných kontaktů, a to jak na úrovni ústředí (body 279 a 346 odůvodnění napadeného rozhodnutí), tak i na místní úrovni (body 313 a 507 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

488 Na čtvrtém místě, pokud jde o skutečnost, že odeslání těchto e-mailů se shodovalo se zahrnutím příplatků do dohod o rezervaci kapacit, je třeba poznamenat, že se shodovaly i s mnoha dalšími spornými kontakty, o nichž se netvrdí, že by směřovaly k provádění těchto dohod.

489 Pokud jde o výtku vycházející z nedostatku odůvodnění rozvedenou v této části, je třeba připomenout, že podle článku 296 SFEU a čl. 41 odst. 2 písm. c) Listiny musí být rozhodnutí přijatá Komisí odůvodněna.

490 Odůvodnění musí být přizpůsobeno povaze dotčeného aktu a musí z něj jasně a jednoznačně vyplývat úvahy orgánu, jenž akt vydal, tak, aby se dotčené osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí opatření, a aby mohl příslušný soud vykonávat svůj přezkum (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. září 2011, Elf Aquitaine v. Komise, C-521/09 P, EU:C:2011:620, bod 147).

491 Dodržení požadavku odůvodnění musí být posuzováno v závislosti na okolnostech projednávaného případu, zejména v závislosti na obsahu aktu, povaze dovolávaných důvodů a zájmu, který mohou mít osoby, kterým je akt určen, nebo jiné osoby, kterých se akt dotýká ve smyslu čl. 263 čtvrtého pododstavce SFEU, na získání těchto vysvětlení. Není požadováno, aby odůvodnění upřesňovalo všechny relevantní skutkové a právní okolnosti, jelikož otázka, zda odůvodnění aktu splňuje požadavky článku 296 SFEU a čl. 41 odst. 2 písm. c) Listiny musí být posuzována nejen s ohledem na jeho znění, ale také na jeho celkové souvislosti, jakož i na všechna právní pravidla upravující dotčenou oblast (rozsudky ze dne 29. září 2011, Elf Aquitaine v. Komise, C-521/09 P, EU:C:2011:620, bod 150, a ze dne 13. prosince 2016, Printeos a další v. Komise, T-95/15, EU:T:2016:722, bod 45).

492 V projednávaném případě přitom Komise v bodech 107 až 112 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla „[z]ákladní zásady a strukturu kartelové dohody“ a v bodech 118 až 120 odůvodnění tohoto rozhodnutí popsala kontakty týkající se PP, které zahrnovaly mimo jiné e-maily šířící veřejné informace, a to i neobviněným dopravcům. V bodech 869 až 883 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise vysvětlila své důvody pro přijetí závěru o jediném protiprávním jednání. V bodě 719 odůvodnění téhož rozhodnutí přezkoumala důkazy v neprospěch žalobkyň týkající se složky jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se PP, včetně důkazů uvedených v bodech 446, 450, 482 a 495 odůvodnění dotčeného rozhodnutí.

493 Za těchto podmínek, rovněž s ohledem na relevantní judikaturu, a jak ostatně vyplývá z argumentace ve věci samé, která byla rozvinuta v rámci této části žaloby (viz body 475 až 488 výše), žalobkyně mohly snadno pochopit, proč Komise rozhodla, že tyto důkazy byly součástí jediného trvajícího protiprávního jednání navzdory argumentům předloženým ve fázi správního řízení, a Tribunál mohl provést přezkum.

494 Tato část musí být proto zamítnuta.

495 Za těchto podmínek, za předpokladu, že by žalobkyně měly v úmyslu zopakovat v rámci této části jejich návrh na předložení prohlášení o shovívavosti společnosti Lufthansa a odpovědí ostatních dopravců na oznámení námitek, Tribunál konstatuje, že jejich předložení nemůže být pro posouzení této části jakkoli užitečné, a tudíž není namístě v rámci organizačního procesního opatření požadovat, aby je Komise předložila.

g) K šesté části vycházející z pochybení při posouzení kontaktů ve třetích zemích

496 Žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného skutkového zjištění a nesprávného právního posouzení, když do jediného trvajícího protiprávního jednání zahrnula jednání žalobkyň na trasách EHP-třetí země. Na podporu tohoto tvrzení žalobkyně uvádějí v podstatě pět výtek. První z těchto výtek vychází z porušení zásad svrchovanosti a nevměšování, druhá z pochybení při posouzení státního omezení, kterému žalobkyně údajně podléhaly v několika třetích zemích, třetí z pochybení při použití čl. 101 odst. 1 SFEU na jednání týkající se příchozích tras před 1. květnem 2004 a článku 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na jednání týkající se tras Unie-Švýcarsko před 1. červnem 2002, čtvrtá z pochybení při posouzení jednání, k němuž došlo ve Švýcarsku, a pátá z pochybení týkajícího se zahrnutí jednání žalobkyň ve třetích zemích do jediného trvajícího protiprávního jednání.

1) K první výtce vycházející z porušení zásad svrchovanosti a nevměšování

497 Žalobkyně v podstatě vytýkají Komisi, že porušila zásadu svrchovanosti zakotvenou v článku 1 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, podepsané v Chicagu (Spojené státy) dne 7. prosince 1944, a zásadu nevměšování tím, že použila kritérium kvalifikovaných účinků k potrestání jednání, ke kterým došlo a která byla provedena ve třetích zemích a která se tyto země rozhodly z pro ně vlastních politických důvodů schválit.

498 Komise se k této výtce výslovně nevyjádřila.

499 Mezinárodní obyčejové právo uznává zásadu, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem (rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, body 103 a 104). Tato zásada je kodifikována v článku 1 úmluvy o mezinárodním civilním letectví, které se žalobkyně dovolávají ve svých písemnostech.

500 Pokud jde o zásadu nevměšování, tato je rovněž uznána mezinárodním obyčejovým právem. Tato zásada, rovněž nazývaná zásada neintervence, zakládá právo jakéhokoli svrchovaného státu řídit své záležitosti bez vnějšího zásahu a představuje logický následek zásady svrchované rovnosti států (rozsudek ze dne 16. října 2014, LTTE v. Rada, T-208/11 a T-508/11, EU:T:2014:885, bod 69).

501 Za předpokladu, že by se žalobkyně mohly před Tribunálem dovolávat zásad svrchovanosti nad vzdušným prostorem a nevměšování, je třeba uvést, že Komise je nijak neporušila tím, že by použila kritérium kvalifikovaných účinků k potrestání jednání, ke kterým došlo a která byla provedena ve třetích zemích a která se tyto země rozhodly z pro ně vlastních politických důvodů schválit. Použití čl. 101 odst. 1 SFEU na jednání, u nichž lze předvídat, že bude mít okamžité a podstatné účinky v EHP, je totiž odůvodněno s ohledem na mezinárodní právo veřejné (viz rozsudek ze dne 12. července 2018, Viscas v. Komise, T-422/14, nezveřejněný, EU:T:2018:446, bod 101 a citovaná judikatura), a tedy s ohledem na zásady svrchovanosti nad vzdušným prostorem a nevměšování.

502 Z bodů 149 až 237 výše přitom vyplývá, že bylo předvídatelné, že jediné trvající protiprávní jednání bude mít podstatné a okamžité účinky na vnitřním trhu a v EHP.

503 Tuto výtku je proto třeba zamítnout.

2) K druhé výtce vycházející z pochybení při posouzení státního omezení, jemuž žalobkyně podléhaly v několika třetích zemích

504 Pro účely posouzení existence státního omezení, kterému podléhali obvinění dopravci v několika třetích zemích, z bodů 972 až 1021 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise zanalyzovala dosah DLS, které uzavřely dvě země za účelem stanovení podmínek, za nichž jsou jeden nebo několik leteckých tras obsluhovány dopravci určenými k tomuto účelu. Komise tak zejména uvedla, že dotčená ustanovení DLS v projednávané věci nebyla smluvními stranami obecně uplatňována na území, na nichž se obvinění dopravci dopustili jediného trvajícího protiprávního jednání. Poté Komise po analýze právní úpravy a správní praxe několika třetích zemí, a sice Hongkongu, Japonska, Indické republiky, Thajského království, Singapurské republiky, Jihokorejské republiky a Brazilské spolkové republiky, vyloučila, že by jakékoli státní omezení mohlo odůvodnit nepoužití článku 101 SFEU na jednání obviněných dopravců.

505 Žalobkyně tvrdí, že toto uvažování je stiženo několika pochybeními.

506 Na jedné straně tvrdí, že pokud jde o služby letecké nákladní dopravy, odsouzení jednání schváleného třetí zemí na základě unijních pravidel hospodářské soutěže představuje porušení zásady právní jistoty, článku 59 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 a článku 351 SFEU z důvodu nedodržení postupu stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 ze dne 29. dubna 2004 o sjednávání a provádění dohod mezi členskými státy a třetími zeměmi o leteckých službách (Úř. věst. 2004, L 157, s. 7; Zvl. vyd. 07/08, s. 193).

507 Na druhé straně, pokud jde o jednání společnosti SAS Cargo týkající se služeb letecké nákladní dopravy z Hongkongu, Japonska a Thajska, žalobkyně v podstatě tvrdí, že Komise nedostatečně posoudila důkazy a argumenty předložené žalobkyněmi a v důsledku toho nesprávně použila článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na jednání, která byla ve skutečnosti upravena DLS uzavřenými mezi těmito třetími zeměmi a „skandinávskými zeměmi“ nebo místními právními úpravami. Pokud jde o jednání společnosti SAS Cargo ohledně služeb letecké nákladní dopravy z Indie, Singapuru, Jižní Koreje a Brazílie, Komise údajně ve skutečnosti nezahájila přezkum zákona a použitelné praxe při své analýze regulatorních režimů, takže její rozhodnutí je založeno na chybných nebo důkazy nepodložených tvrzeních.

508 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

509 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 101 odst. 1 SFEU se vztahuje pouze na protisoutěžní jednání, která podniky přijaly z vlastní iniciativy. Pokud je protisoutěžní jednání uloženo podnikům vnitrostátními právními předpisy nebo pokud tyto právní předpisy vytvářejí právní rámec, který sám o sobě vylučuje jakoukoli možnost soutěžního jednání z jejich strany, článek 101 SFEU se nepoužije. V takové situaci není omezení hospodářské soutěže způsobeno samostatnými jednáními podniků, jak vyplývá z tohoto ustanovení (viz rozsudek ze dne 11. listopadu 1997, Komise a Francie v. Ladbroke Racing, C-359/95 P a C-379/95 P, EU:C:1997:531, bod 33 a citovaná judikatura).

510 Naopak, pokud vnitrostátní právní úprava ponechává možnost zabránit, omezit nebo narušit hospodářskou soutěž samostatným jednáním podniků, lze použít článek 101 SFEU. V případě neexistence závazného právního předpisu, který by ukládal protisoutěžní jednání, může Komise konstatovat nedostatek samostatnosti dotčených subjektů pouze tehdy, pokud se na základě objektivních, relevantních a shodujících se důkazů ukáže, že jim toto jednání bylo jednostranně uloženo vnitrostátními orgány prostřednictvím takových tlaků, kterým nešlo odolat, jako je hrozba přijetí státních opatření, která by jim mohla způsobit značné ztráty (viz rozsudek ze dne 11. prosince 2003, Minoan Lines v. Komise, T-66/99, EU:T:2003:337, body 177 a 179 a citovaná judikatura).

511 Podle judikatury platí, že tak tomu není, když se zákon nebo jednání omezují pouze na podnícení nebo ulehčení samostatného protisoutěžního jednání podniků (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. prosince 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich a další v. Komise, T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, EU:T:2006:396, bod 258).

512 Konečně z judikatury vyplývá, že je na dotčených podnicích, aby prokázaly, že zákon nebo jednání státu byly takové povahy, že je zbavily veškeré samostatnosti při volbě jejich obchodní politiky (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. října 1999, Irish Sugar v. Komise, T-228/97, EU:T:1999:246, bod 129). Zatímco je na orgánu, který tvrdí, že došlo k porušení pravidel hospodářské soutěže, aby to prokázal, je totiž na podniku, který se brání proti konstatování jednání porušujících tato pravidla, aby prokázal, že jsou splněny podmínky pro použití pravidla, z něhož je tento důvod obrany vyvozován, takže uvedený orgán bude muset použít jiné důkazy (viz rozsudek ze dne 16. února 2017, Hansen & Rosenthal a H&R Wax Company Vertrieb v. Komise, C-90/15 P, nezveřejněný, EU:C:2017:123, bod 19 a citovaná judikatura).

513 Tyto úvahy se vztahují stejným způsobem jak na zákony a jednání členského státu nebo smluvní strany Dohody o EHP, tak i na zákony a jednání třetí země (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. září 2003, Atlantic Container Line a další v. Komise, T-191/98 a T-212/98 až T-214/98, EU:T:2003:245, bod 1131), jak v podstatě vyplývá z poznámky pod čarou č. 1435 napadeného rozhodnutí.

514 S ohledem na tyto úvahy je třeba přezkoumat, zda jsou žalobkyně oprávněny tvrdit, že se Komise dopustila pochybení při svém přezkumu právní úpravy použitelné na lety z Hongkongu, Japonska a dalších dotčených třetích zemí.

515 Za tímto účelem je třeba připomenout, že v bodě 115 výše bylo rozhodnuto, že se Komise dopustila pochybení tím, že odepřela žalobkyním přístup k úryvkům odpovědí na oznámení námitek uvedeným v bodech 977 až 979, 1003, 1005 a 1006 odůvodnění napadeného rozhodnutí, a tudíž je třeba tyto úryvky odmítnout jako důkazy v neprospěch v rámci přezkumu opodstatněnosti uvedeného rozhodnutí.

i) Hongkong

516 Body 976 až 993 odůvodnění napadeného rozhodnutí se týkají jednak DLS podepsaných zvláštní správní oblastí Hongkong Čínské lidové republiky a jednak regulatorního režimu v Hongkongu. Podle těchto bodů odůvodnění měla Komise za to, že dopravcům v Hongkongu nebyla uložena povinnost projednávat sazby.

517 Zaprvé v bodech 981 až 986 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uznala, že DLS podepsané zvláštní správní oblastí Hongkong Čínské lidové republiky ve většině případů vyžadovaly, aby sazby účtované určenými dopravci smluvních zemí byly schváleny příslušnými orgány, a sice v případě Hongkongu DAC, a že povolovaly předběžné konzultace o cenách mezi určenými dopravci. Nic to však podle tohoto rozhodnutí nemění na tom, že uvedené DLS v žádném případě takové konzultace před podáním žádosti o schválení nevyžadovaly.

518 Na podporu tohoto závěru Komise v bodě 983 odůvodnění napadeného rozhodnutí převzala znění standardního ujednání několika DLS, které stanoví:

„Sazby uvedené v odstavci 1 tohoto článku mohou být dohodnuty určenými leteckými podniky smluvních stran, které žádají o schválení sazeb a které mohou před navržením těchto sazeb konzultovat ostatní letecké podniky provozující lety na celé stejné trase nebo na její části. Nic však nebrání určenému leteckému podniku navrhnout a leteckým úřadům smluvních stran schválit jakoukoli sazbu, pokud tento letecký podnik nezískal souhlas ostatních určených leteckých podniků s takovou sazbou nebo proto, že na stejné trase nepůsobí žádný jiný určený letecký podnik.“

519 V bodě 985 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise dodala, že například v DLS mezi Českou republikou a zvláštní správní oblastí Hongkong Čínské lidové republiky bylo uvedeno, že žádná země nebude po dopravcích požadovat, aby diskutovali o sazbách.

520 V tomto ohledu se žalobkyně dovolávají dvou argumentů. První vychází z toho, že Komise necitovala odstavec 1 ujednání obsaženého v několika DLS podepsaných zvláštní správní oblastí Hongkong Čínské lidové republiky, které ukládá kolektivní režim příplatků, zatímco druhý vychází z toho, že základní zákon této oblasti stanoví přímou použitelnost DLS.

521 Pokud jde o první argument, je třeba konstatovat, že z odstavce 1 ujednání v několika DLS, jejichž stranou je zvláštní správní oblast Hongkong Čínské lidové republiky, vyplývá, že sazby určených dopravců musí být schváleny příslušnými orgány stran s přihlédnutím k několika relevantním faktorům. I když je ujednáno, že mezi tyto faktory patří i ceny ostatních dopravců, není nicméně stanoveno, že by měly být stanoveny po projednání mezi dotčenými dopravci. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tedy nelze odstavec 1 výše uvedeného ujednání chápat tak, že ukládá kolektivní režim příplatků. První argument žalobkyň je proto třeba odmítnout.

522 Vzhledem k tomu není nutné rozhodnout o druhém argumentu, který se týká přímé použitelnosti DLS podle základního zákona zvláštní správní oblasti Hongkong Čínské lidové republiky. Jelikož totiž DLS neukládají kolektivní režim příplatků, nemohou Komisi bránit v uplatnění článku 101 SFEU nebo článku 53 Dohody o EHP na dotčená jednání z titulu důvodu obhajoby vycházejícího ze státního omezení, a to bez ohledu na jeho právní hodnotu v Hongkongu.

523 Navíc je třeba uvést, že žalobkyně nezpochybňují, že ustanovení DLS týkající se diskusí o cenách mezi určenými dopravci na konkrétních trasách nemohou povolovat obecné diskuse o cenách mezi více dopravci obsluhujícími takové různé země, jako jsou země určení uvedené v napadeném rozhodnutí.

524 Zadruhé, pokud jde o správní praxi v Hongkongu, Komise v bodech 987 až 989 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že nebylo prokázáno, že by DAC vyžadoval konzultaci s dopravci pro účely předložení hromadné žádosti o schválení cen. Žádný z dopravců zejména nepředložil důkaz o tom, že by DAC výslovně požadoval podání hromadných žádostí.

525 V bodě 992 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise dospěla jednak k závěru, že pokud jde o PP, DAC nebyl ochoten přijímat individuální žádosti o mechanismus PP, ale byl ochoten přijímat individuální žádosti o PP v pevné výši, a jednak pokud jde o ostatní příplatky, že dopravci netvrdili, že DAC vyžadoval hromadné žádosti.

526 V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že v letech 2000 až 2006 DAC, který disponoval širokou posuzovací pravomocí, nebyl ochoten přijímat individuální žádosti dopravců o PP v pevné výši. Údajně tedy uložil PND BAR, aby se dohodl na mechanismu PP založeném na indexu, a proto údajně posuzoval pouze hromadné žádosti navazující na jednání mezi dopravci o použitelných sazbách. Teprve v roce 2006, kdy v několika zemích začalo vyšetřování příplatků, DAC nakonec začal schvalovat PP, které nespadaly pod mechanismus založený na indexu. Stanovení výše BP se řídilo stejným režimem, dokud se DAC v roce 2004 nerozhodl, že již nebude vyžadovat schválení BP. Žalobkyně na podporu svých tvrzení předkládají několik důkazů, zejména dopisy DAC ze dnů 5. září 2008 a 3. září 2009 adresované Komisi, a zároveň tvrdí, že Komise nepředložila žádný důkaz prokazující, že DAC před 14. dubnem 2006 obdržel a schválil individuální žádosti o PP v pevné výši.

527 V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést, že žalobkyně na podporu svých tvrzení předkládají řadu písemností, které nepocházejí od DAC, nýbrž byly vypracovány samotnými žalobkyněmi nebo jinými dopravci.

528 Mezi takto předloženými písemnostmi jsou některé články v tisku, online publikace hongkongské rady dopravců nebo dokumenty vypracované PND BAR. Je sice pravda, že tyto různé písemnosti odkazují na existenci opatření přijatých dopravci nebo hongkongskými orgány od roku 1997 za účelem zavedení indexového mechanismu PP nebo hromadných žádostí o schválení BP ze strany DAC, nic to však nemění na tom, že žádná z těchto písemností neuvádí, že bylo nemožné, aby dopravce podal u DAC individuální žádost, pokud jde o PP v pevné výši nebo BP.

529 Zadruhé, pokud jde o dopisy DAC určené Komisi, je třeba poznamenat, že dopis ze dne 5. září 2008 uvádí, že DAC v období let 2000-2007 požadoval, aby všichni dopravci, kteří chtěli uložit příplatek na náklad z Hongkongu, získali předchozí povolení, že v této souvislosti DAC považoval hromadné žádosti za účinné, přiměřené a legální a že taková praxe byla v souladu s DLS uzavřenými zvláštní správní oblastí Hongkong Čínské lidové republiky. Skutečnost, že se uvádí, že hromadná žádost je účinným prostředkem pro podání žádosti a přezkoumání a schválení příplatků a že DAC považuje tuto formu žádosti v Hongkongu za legální, však není důkazem toho, že hongkongská právní úprava nebo správní praxe vyžadovaly hromadné žádosti a vylučovaly individuální žádosti o příplatky.

530 Podobně dopis ze dne 3. září 2009 zní takto:

„Komisi musí být naprosto jasné, že pokud jde o mechanismus týkající se [PP] pro leteckou nákladní dopravu založený na indexu, požadujeme, aby se [PND BAR] a zúčastnění dopravci dohodli na podrobnostech hromadných žádostí, včetně výše příplatku, o jehož schválení bylo požádáno, důkazech, které musely být předloženy DAC na podporu žádostí, a na jediném mechanismu, který musel být použit pro stanovení příplatku. DAC rovněž zmocnil zúčastněné dopravce a uložil jim, aby schválený příplatek výslovně vybírali. Navíc jsme zmocnili PND BAR a požadovali, aby předložil DAC ke schválení veškeré změny v seznamu dopravců, kteří se účastnili hromadných žádostí, a jasně jsme stanovili, že tito dopravci nesmějí vybírat [PP] bez výslovného souhlasu DAC adresovaného PND BAR.“

531 Tento dopis tedy pouze upřesňuje podmínky vyžadované DAC, pokud PND BAR a dopravci zvažují společnou žádost týkající se PP založeného na indexu. Naproti tomu neodkazuje na obecnou povinnost podat hromadnou žádost o PP, ani na nemožnost podat individuální žádost o PP v pevné výši. Není tedy v rozporu s bodem 992 odůvodnění napadeného rozhodnutí, z něhož vyplývá, že hromadné žádosti zahrnující diskuse mezi dopravci byly vyžadovány pouze v případě mechanismu PP založeného na indexu a že individuální žádosti byly nadále možné v případě PP v pevné výši.

532 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně neprokázaly, že by jim zákon nebo jednání hongkongských orgánů, včetně DLS uzavřených těmito orgány, ukládaly povinnost projednat své sazby s jinými dopravci a znemožňovaly jim podat individuální žádost o PP v pevné výši u DAC. Neprokazují tedy, že Komise v napadeném rozhodnutí nesprávně dospěla k závěru, že hongkongská právní úprava nebránila použití čl. 101 odst. 1 SFEU.

ii) Japonsko

533 Body 995 až 1012 odůvodnění napadeného rozhodnutí se zabývají jednak DLS uzavřenými Japonskem a jednak japonským regulatorním režimem. Podle těchto bodů odůvodnění měla Komise za to, že dopravcům v Japonsku nebyla uložena povinnost projednávat ceny.

534 Na prvním místě, pokud jde o DLS uzavřené Japonskem, napadené rozhodnutí v bodě 995 odůvodnění přebírá znění ujednání obsaženého v dohodě uzavřené s Nizozemským královstvím, které se nachází v jiných dohodách a stanoví následující:

„Určené letecké společnosti se v co největší možné míře dohodnou na sazbách prostřednictvím cenového mechanismu IATA. Pokud to nebude možné, budou ceny pro každou z uvedených tras dohodnuty určenými leteckými společnostmi.“

535 Komise v bodě 996 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že podle jednoho dopravce DLS vyžadovaly spíše dohody o cenách, než že by je povolovaly, a v bodě 997 odůvodnění tohoto rozhodnutí zdůraznila, že dohoda se Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska byla v roce 2000 změněna memorandem o porozumění, které stanovilo, že určení dopravci nemusí před podáním žádosti o schválení konzultovat ceny. Podle bodů 1005 až 1008 odůvodnění tohoto rozhodnutí, i kdyby z DLS vyplývalo, že se dopravci musí za určitých podmínek dohodnout na sazbách, byly by tyto diskuse přísně omezeny na určené dopravce na konkrétních trasách a nezahrnovaly by v žádném případě obecné diskuse mezi více dopravci. Konečně, strany DLS

v praxi nepožadovaly použití těchto dohod, takže povinnosti spíše vyplývaly z vnitrostátních právních a správních předpisů platných v Japonsku, což je posíleno skutečností, že se strany dovolávají toho, že koordinace byla vyžadována pro PP, ale nikoli pro BP.

536 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé tvrdí, že Komise opomenula ocitovat odstavec 1 standardního ujednání převzatého v napadeném rozhodnutí. Zadruhé poukazují na to, že japonská ústava a japonské právní předpisy stanoví přímou použitelnost DLS v Japonsku, která není zpochybněna neuplatněním cenových ujednání „skandinávskými zeměmi“. Zatřetí tvrdí, že se jich DLS mezi Japonskem a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska netýká.

537 Zaprvé, pokud jde o tvrzení, že Komise opomněla ocitovat odstavec 1 standardního ujednání převzatého v napadeném rozhodnutí, je třeba uvést, že tento odstavec uvádí faktory, které je třeba zohlednit při stanovení sazeb, a stanoví, že tyto sazby se určí v souladu s následujícími ustanoveními článku, v němž je tento odstavec obsažen. Z tohoto ustanovení ani z ustanovení převzatého v napadeném rozhodnutí tedy nevyplývá, že by DLS ukládaly povinnost koordinace mezi dopravci za účelem stanovení příplatků. Žalobkyně ostatně nepředkládají žádný podložený argument, který by mohl prokazovat opak.

538 Zadruhé je třeba uvést, že žalobkyně nezpochybňují, že ustanovení DLS týkající cenových diskusí mezi určenými dopravci na konkrétních trasách nemohou povolit obecné diskuse o cenách mezi více dopravci obsluhujícími takové různé země určení, jako jsou země uvedené v napadeném rozhodnutí.

539 Po tomto uvedení není třeba se zabývat argumentem týkajícím se přímé použitelnosti DLS podle japonské ústavy a japonských právních předpisů. Jelikož totiž DLS neukládají povinnost koordinace mezi dopravci při určování příplatků a nepovolují obecné diskuse o sazbách mezi více dopravci obsluhujícími různé země určení, nemohou Komisi bránit v použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na dotčená jednání z titulu důvodu obhajoby vycházejícího ze státního omezení, a to bez ohledu na jejich právní hodnotu v Japonsku.

540 Zatřetí okolnost, že se žalobkyň netýká DLS uzavřená mezi Japonskem a Spojeným královstvím Velké Británie a Severního Irska, je irelevantní, neboť bylo konstatováno, že bez ohledu na obsah této dohody ostatní DLS podepsané Japonskem neukládaly povinnost koordinace mezi dopravci při určování příplatků a nepovolovaly obecné diskuse o sazbách mezi více dopravci obsluhujícími různé země určení.

541 Na druhém místě, pokud jde o japonskou právní úpravu a správní praxi, Komise v bodech 998 až 1004 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkázala na některá ustanovení japonského zákona o civilním letectví a na prohlášení dopravců týkající se pokynů Japonské kanceláře civilního letectví (dále jen „BJAC“). V bodech 1009 až 1011 odůvodnění tohoto rozhodnutí rozhodla, že jednak z tohoto zákona výslovně nevyplývá, že by koordinace sazeb byla povinná, a jednak, že obvinění dopravci nepředložili žádný důkaz prokazující, že by taková povinnost byla uložena správní praxí BJAC. Dopravci mimoto netvrdili, že by se taková povinnost mohla týkat BP a odmítnutí hradit provize.

542 V tomto ohledu žalobkyně tvrdí, že předložily důkazy, které prokazují, že BJAC neakceptoval jejich žádosti o individuálně stanovený PP. Dále uvádějí, že po přijetí rezoluce IATA v roce 2000, která se výslovně věnuje PP pro lety z Japonska, schválil BJAC v roce 2001 mechanismus PP pro tuzemské dopravce, který jsou zahraniční dopravci povinni dodržovat. V důsledku toho by

o všechny změny PP museli v první řadě žádat tuzemští dopravci u BJAC. Poté by bylo na zahraničních dopravcích, aby s novými sazbami souhlasili a požádali o ně BJAC. Stejné postupy údajně platily i pro BP.

543 Je třeba poznamenat, že důkazy, které žalobkyně předložily na podporu svých tvrzení, nejsou dokumenty vypracované BJAC, ale písemnosti vypracované jimi samotnými. Některé z těchto písemnosti mimoto sestávají z dopisů určených Komisi nebo Tribunálu, k nimž nejsou připojeny žádné další důkazy. Další písemností je dálnopis, který nebyl přeložen do jazyka řízení s datem 2. prosince 1996, takže předchází počátku doby trvání protiprávního jednání o více než tři roky. Další písemností je dokument přiložený k žádosti o zvýšení PP, který neprokazuje nemožnost podat individuální žádost u BJAC. V jiné písemnosti se bez bližšího vysvětlení uvádí, že použití PP bylo vyloučeno pro lety z Japonska z důvodu ochrany místního hospodářství. Žádná z těchto písemností proto neprokazuje existenci státního omezení, které by odůvodňovalo nepoužití čl. 101 odst. 1 SFEU.

544 Pokud jde o ostatní důkazy předložené žalobkyněmi, neprokazují ani to, že by japonská právní úprava nebo správní praxe vyžadovaly vzájemné jednání o úrovni PP. Tyto důkazy se zakládají na rezoluci přijaté IATA a na dokumentech od samotných dopravců, které nanejvýš prokazují, že někteří dopravci podali žádosti týkající se úrovní PP, z nichž některé byly schváleny, ale neprokazují, že by k tomu byli povinni.

545 Žádný z důkazů předložených žalobkyněmi tedy nemůže v rozsahu, v němž neprokazují existenci takové povinnosti, vyvrátit informace obsažené v bodech 198, 244, 256, 391, 392, 488 a 491 odůvodnění napadeného rozhodnutí, z nichž vyplývá, že iniciativa k podávání hromadných žádostí týkajících se PP je přičitatelná dopravcům, a nikoli BJAC.

546 Na třetím místě, pokud jde o BP, žalobkyně nejprve tvrdí, že postupovaly stejným způsobem jako v případě PP v tom smyslu, že vyčkaly na podání žádosti tuzemskými dopravci japonským orgánům a teprve poté podaly žádost obsahující podobné sazby. Na podporu těchto tvrzení však nepředkládají žádné důkazy.

547 Dále žalobkyně tvrdí, že skutečnosti, o které se opírá Komise, a sice kontakty uvedené v bodech 597 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí, spadají do mnohostranné koordinace v rámci aliance WOW, a tudíž se na ně vztahuje výjimka z roku 1996, když v tomto ohledu odkazují na argumentaci uvedenou v druhé části jejich třetího žalobního důvodu. Z bodu 1012 odůvodnění napadeného rozhodnutí však vyplývá, že Komise konstatovala, že účastníci řízení netvrdili, že by měli povinnost vzájemně se dohodnout na BP, aniž na tyto kontakty odkázala. Argumentace žalobkyň v tomto ohledu je proto v rámci této výtky neúčinná.

548 Argumenty žalobkyň týkající se BP je proto třeba v plném rozsahu odmítnout.

549 Z výše uvedeného vyplývá, že žalobkyně neprokázaly, že by je jakýkoli zákon nebo jednání japonských orgánů, včetně DLS uzavřených touto třetí zemí, zavazoval k projednání jejich sazeb s jinými dopravci, pokud jde o PP, BP nebo úhrady provizí z příplatků. Neprokazují tedy, že Komise v napadeném rozhodnutí nesprávně dospěla k závěru, že japonská právní úprava nebrání použití čl. 101 odst. 1 SFEU a článku 53 Dohody o EHP.

550 Z výše uvedeného rovněž vyplývá, že není prokázáno, že by výsledek, k němuž Komise dospěla v napadeném rozhodnutí, mohl být jiný, pokud by části v odpovědích na oznámení námitek, z nichž byl v bodě 124 výše vyvozen závěr, že Komise nesprávně odepřela žalobkyním přístup,

nebyly zohledněny jako důkazy v neprospěch. I v případě jejich neexistence mohla Komise na základě důkazů, které měla k dispozici, dospět k závěru, že se článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP použil na jednání obviněných dopravců v Hongkongu a v Japonsku.

iii) Další třetí země

551 V bodech 1013 až 1019 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise analyzovala regulatorní režimy platné v Indické republice, Thajském království, Singapurské republice, Jihokorejské republice a Brazilské spolkové republice. Uvedla, že DLS uzavřené mezi těmito třetími zeměmi a členskými státy Unie obecně stanovily režim schvalování sazeb dopravců příslušnými orgány. Dále, pokud jde o Thajské království a Singapurskou republiku, Komise se domnívala, že ačkoli příslušné DLS obecně obsahovaly ustanovení o tom, že sazby budou, pokud to bude možné, dohodnuty mezi určenými dopravci, tato ustanovení o sazbách se nevztahují na obecné diskuse o sazbách mezi více provozovateli, jako byly diskuse v projednávané věci.

552 V bodě 1019 odůvodnění měla Komise za to, že „[v] návaznosti na uvažování […] týkající se Hongkongu a Japonska“ nebyl důvod obhajoby vycházející ze státního donucení podložen v případě Indie, Thajska, Singapuru, Jižní Koreje a Brazílie.

553 Ve stejném bodě odůvodnění Komise upřesnila, že tato analogie byla platná z toho důvodu, že zaprvé ustanovení o sazbách v DLS použitelná v těchto třetích zemích byla omezena na určené dopravce na konkrétních trasách a nevztahovala se na obecné diskuse o sazbách mezi více provozovateli, kteří poskytují služby do více vnitrostátních destinací, a zadruhé nebylo prokázáno, že platné vnitrostátní právní a správní předpisy vyžadovaly koordinaci ohledně sazeb.

554 Žalobkyně tvrdí, že Komise dostatečně nezkoumala regulatorní režimy platné v Indii, Thajsku, Singapuru, Jižní Koreji a Brazílii. Zaprvé zpochybňují omezení diskusí o sazbách stanovené DLS na určené dopravce na konkrétních trasách a odkazují na svou analýzu pravidel platných v Hongkongu a Japonsku, z níž vyplývá, že dodržování ustanovení DLS o sazbách může zahrnovat vzájemnou dohodu mezi dopravci o sazbách. Dále tvrdí, že thajské právní předpisy a správní praxe vyžadovaly, aby dopravci koordinovali své sazby, když se dovolávají zejména pokynu thajského oddělení civilního letectví (dále jen „DOA“).

555 Zaprvé, pokud jde o DLS, žalobkyně odkazují na argumenty, které rozvinuly v rámci své analýzy platné právní úpravy v Hongkongu a Japonsku, aby prokázaly, že odstavec 1 standardního ujednání těchto dohod, které bylo převzato v napadeném rozhodnutí, je základem pro režimy ukládající diskusi o cenách mezi dopravci. V bodech 521 až 523 a 537 až 539 bylo přitom konstatováno, že žalobkyně neprokázaly, že uplatňování DLS platných v Hongkongu a Japonsku tvořilo základ místních režimů ukládajících diskusi o příplatcích mezi dopravci. Žalobkyně se proto nemohou obdobně dovolávat svých připomínek v tomto ohledu, aby zpochybnily analýzu Komise uvedenou v bodech 1013 až 1019 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle níž DLS uzavřené Indickou republikou, Thajským královstvím, Singapurskou republikou, Jihokorejskou republikou a Brazilskou spolkovou republikou nemohly bránit použití čl. 101 odst. 1 SFEU a článku 53 Dohody o EHP.

556 Zadruhé, pokud jde o jednání státních orgánů v Thajsku, z bodu 396 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že v průběhu srpna 2004 se někteří dopravci sešli a rozhodli se předložit DOA společnou žádost o zvýšení PP, přičemž Lufthansa v tomto ohledu uvedla, že doufala, že

tento „společný přístup bude úspěšný“. Z bodu 464 odůvodnění tohoto rozhodnutí rovněž vyplývá, že v průběhu ledna 2005 již jeden thajský dopravce oznámil DOA svůj PP a že ostatní dopravci „o této záležitosti jednali“.

557 Z těchto skutečností, jejichž věcnost žalobkyně nezpochybňují, vyplývá, že v srpnu 2004 někteří dopravci převzali iniciativu ke kolektivnímu jednání s cílem dosáhnout u DOA zvýšení PP a že v lednu 2005 mohl DOA přijímat individuální žádosti týkající se PP. Z toho také vyplývá, že se dopravci mohli chovat nezávisle v tom, zda se v této věci budou řídit iniciativou vnitrostátního dopravce. Komise se proto *prima facie* oprávněně domnívala, že nebylo prokázáno, že právní předpisy a správní praxe v Thajsku vyžadovaly koordinaci sazeb.

558 Je však třeba vzít v úvahu pokyn DOA obsažený v dopise ze dne 20. července 2005 předložený žalobkyněmi jak v průběhu správního řízení, tak před Tribunálem.

559 Z tohoto dopisu vyplývá, že v reakci na žádost dopravce DOA rozhodlo o prozatímní změně sazeb PP při odletu z Thajska, když vymezilo sazbu tohoto příplatku, jakož i prahovou hodnotu odpovídající sazbám, které přijala IATA, a požádalo dotčeného dopravce, aby tyto prozatímní sazby sdělil všem dopravcům s cílem, aby tito dopravci provedli takto dohodnuté změny.

560 Z tohoto pokynu tedy vyplývá, že dopravci se museli řídit prozatímní změnou sazeb, kterou odsouhlasilo DOA a kterou oznámil dotčený dopravce.

561 Přijetím takového pokynu se DOA, pokud jde o PP, neomezila na podporování nebo usnadnění protisoutěžního jednání žalobkyň. Stanovením sazeb PP a uložením těchto sazeb všem dopravcům vytvořilo DOA právní rámec, který sám o sobě vyloučil jakoukoli možnost konkurenčního jednání mezi dopravci při určování výše sazby PP platné pro lety z Thajska.

562 Z výše uvedeného vyplývá, že pokud jde o právní úpravu platnou v Thajsku, žalobkyně mohly prokázat, aniž to Komise užitečně vyvrátila, že od 20. července 2005 vytvořily orgány této země právní rámec, který sám o sobě vyloučil jakoukoli možnost konkurenčního jednání mezi dopravci při určování výše PP platné pro lety z Thajska. Naproti tomu žalobkyně neprokázaly, že thajská právní úprava vyloučila jakoukoli možnost hospodářské soutěže, pokud jde o BP, nebo že, pokud jde o PP, byla vyloučena jakákoli možnost hospodářské soutěže v období před 20. červencem 2005.

563 V důsledku toho je třeba napadené rozhodnutí zrušit v rozsahu, v němž v něm bylo rozhodnuto, že čl. 101 odst. 1 SFEU a článek 53 Dohody o EHP byly použitelné na jednání žalobkyň, pokud jde o určování PP pro lety z Thajska v období od 20. července 2005 do 14. února 2006.

564 Konečně je třeba odmítnout argumenty žalobkyň vycházející z porušení zásady právní jistoty, článku 59 Vídeňské úmluvy o smluvním právu ze dne 23. května 1969 a článku 351 SFEU. Tyto argumenty totiž vycházejí z předpokladu, že Komise porušila postup stanovený nařízením č. 847/2004. Žalobkyně přitom nevysvětlily, z jakých důvodů se měl tento postup použít a jakým způsobem jej Komise porušila. Neobjasnily ani, jak údajné nedodržení tohoto postupu porušuje v projednávané věci zásadu právní jistoty, článek 59 Vídeňské úmluvy o smluvním právu a článek 351 SFEU.

3) Ke třetí výtce vycházející z pochybení při použití čl. 101 odst. 1 SFEU na jednání týkající se příchozích tras před 1. květnem 2004 a článku 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na jednání týkající se tras Unie-Švýcarsko před 1. červnem 2002

565 Žalobkyně vytýkají Komisi, že se při konstatování jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání opřela o kontakty týkající se tras, které nespadaly do její pravomoci sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s čl. 101 odst. 1 SFEU a článkem 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě. Jedná se o kontakty týkající se příchozích tras před 1. květnem 2004 (body 135, 146, 237, 295, 587, 595 až 597, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a kontakty týkající se tras Unie-Švýcarsko před 1. červnem 2002 (body 145 a 204 odůvodnění tohoto rozhodnutí).

566 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

567 Úvodem je třeba připomenout, že čl. 103 odst. 1 SFEU svěřuje Radě Evropské unie pravomoc přijímat nařízení nebo směrnice potřebné k provedení zásad uvedených v článcích 101 a 102 SFEU.

568 V případě neexistence takové právní úpravy se použijí články 104 a 105 SFEU, které ukládají orgánům členských států povinnost uplatňovat články 101 a 102 SFEU a omezují pravomoci Komise v této oblasti na možnost, aby na žádost členského státu nebo z úřední povinnosti a ve spolupráci s příslušnými orgány členských států, které jsou jí nápomocny, vyšetřila případy údajného protiprávního jednání v rozporu se zásadami stanovenými těmito ustanoveními a případně navrhla prostředky, jak je ukončit (rozsudek ze dne 30. dubna 1986, Asjes a další, 209/84 až 213/84, EU:C:1986:188, body 52 až 54 a 58).

569 Dne 6. února 1962 přijala Rada na základě článku [103 SFEU] nařízení č. 17, první nařízení, kterým se provádějí články [101 SFEU] a [102 SFEU] (Úř. věst. 1962, 13, s. 204; Zvl. vyd. 08/01, s. 3).

570 Nicméně nařízení Rady č. 141 ze dne 26. listopadu 1962, kterým se doprava vyjímá z působnosti nařízení č. 17 (Úř. věst. 1962, 124, s. 2751), vyloučilo celé odvětví dopravy z použití nařízení č. 17 (rozsudek ze dne 11. března 1997, Komise v. UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, bod 44). Za těchto podmínek, v případě neexistence takové právní úpravy jako je právní úprava stanovená v čl. 103 odst. 1 SFEU, jsou články 104 a 105 SFEU od počátku použitelné na leteckou dopravu (rozsudek ze dne 30. dubna 1986, Asjes a další, 209/84 až 213/84, EU:C:1986:188, body 51 a 52).

571 Důsledkem toho bylo rozdělení pravomocí mezi členské státy a Komisi při uplatňování článků 101 a 102 SFEU, tak jak bylo popsáno v bodě 568 výše.

572 Teprve v roce 1987 přijala Rada nařízení o letecké dopravě podle čl. 103 odst. 1 SFEU. Jedná se o nařízení č. 3975/87, které přiznalo Komisi pravomoc uplatňovat články 101 a 102 SFEU na leteckou dopravu mezi letišti v Unii, s výjimkou mezinárodní letecké dopravy mezi letišti členského státu a letišti třetí země (rozsudek ze dne 11. dubna 1989, Saeed Flugreisen a Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, bod 11). Na tyto zůstaly použitelné články 104 a 105 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. prosince 2000, Aéroports de Paris v. Komise, T-128/98, EU:T:2000:290, bod 55).

573 Vstup protokolu 21 k Dohodě o EHP o provádění pravidel hospodářské soutěže platných pro podniky (Úř. věst. 1994, L 1, s. 181) v platnost v roce 1994 rozšířil tento režim na provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených Dohodou o EHP, čímž vyloučil možnost Komise použít články 53 a 54 Dohody o EHP na mezinárodní leteckou dopravu mezi letišti ve státech EHP, které nejsou členy Unie, a letišti ve třetích zemích.

574 Nařízení č. 1/2003 a rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 130/2004 ze dne 24. září 2004, kterým se mění příloha XIV (Hospodářská soutěž), protokol 21 (o provádění pravidel hospodářské soutěže platných pro podniky) a protokol 23 (o spolupráci mezi dozorovými úřady) Dohody o EHP (Úř. věst. 2005, L 64, s. 57), které následně začlenilo toto nařízení do Dohody o EHP, původně ponechaly tento režim nedotčený. Článek 32 písm. c) tohoto nařízení totiž stanovil, že se toto nařízení „nevztah[ovalo] na leteckou dopravu mezi letišti [Unie] a třetích zemí".

575 Nařízení Rady (ES) č. 411/2004 ze dne 26. února 2004, kterým se zrušuje nařízení č. 3975/87 a mění nařízení (EHS) č. 3976/87 a nařízení č. 1/2003 v souvislosti s leteckou dopravou mezi Společenstvím a třetími zeměmi (Úř. věst. 2004, L 68, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 17), jehož článek 1 zrušil nařízení č. 3975/87 a jehož článek 3 zrušil čl. 32 písm. c) nařízení č. 1/2003, přiznal Komisi pravomoc uplatňovat články 101 a 102 SFEU na trasy Unie-třetí země od 1. května 2004.

576 Pokud jde o dohodu ES-Švýcarsko o letecké dopravě, tato dohoda vstoupila v platnost dne 1. června 2002. Od tohoto data se Komise stala příslušnou k uplatňování článku 8 této dohody na trasy Unie-Švýcarsko.

577 V projednávané věci je mezi účastníky řízení nesporné, že Komise ve výroku napadeného rozhodnutí neshledala porušení článku 101 SFEU na trasách Unie-třetí země před 1. květnem 2004 ani článku 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na trasách Unie-Švýcarsko před 1. červnem 2002.

578 Žalobkyně se nicméně v podstatě domnívají, že Komise zatížila napadené rozhodnutí protiprávnostmi, když se odvolala na kontakty týkající se tras, které se v rozhodné době údajně nacházely mimo její územní pravomoc (body 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595 až 597, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí) za účelem prokázání jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání na trasách, které spadaly do její pravomoci.

579 Úvodem je třeba konstatovat, že Komise v bodech 790 až 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí, v nichž uvedla důkazy v neprospěch žalobkyň, nepoužila proti žalobkyním kontakt uvedený v bodě 597 odůvodnění tohoto rozhodnutí (viz bod 333 výše).

580 Je však třeba uvést, že důkazy obsažené ve spisu plně nepodporují výklad obsahu ostatních kontaktů uvedených v bodě 578 výše, který zastávaly žalobkyně před Tribunálem. Mezi těmito kontakty je třeba rozlišit na jedné straně kontakty uvedené v bodech 135 a 596 odůvodnění napadeného rozhodnutí a na druhé straně kontakty uvedené v bodech 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Podle žalobkyň se totiž první z nich týkají kontaktů, které se týkaly pouze dopravců usazených mimo Unii, zatímco druhé se týkají kontaktů, které se uskutečnily mimo Unii.

581 Pokud jde o kontakty uvedené v bodech 135 a 596 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je třeba nicméně poznamenat, že se týkaly jak dopravců se sídlem v EHP, tak dopravců se sídlem mimo EHP. V bodě 135 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise cituje kontakt, který začal e-mailem od společnosti SAS adresovaným společnosti Lufthansa, třem dalším dopravcům a společnosti Air

Canada. V tomto e-mailu společnost SAS vyjádřila svou nejistotu a dotazovala se svých partnerů na jejich záměr zavést PP, protože cena paliva překročila tzv. spouštěcí úroveň stanovenou IATA v návrhu rezoluce o zavedení PP. V odpovědi, jak je uvedeno v bodě 355 výše, jeden dopravce uvedl, že souhlasí se společností SAS, přičemž společnost Lufthansa uvedla následující:

„tentokrát se nám také nechce převzít iniciativu. Pokud by se k tomu rozhodli i jiní z našich velkých konkurentů, následovali bychom je, ale jiným a méně centralizovaným způsobem“.

582 Ostatně, jak bylo uvedeno v bodě 440 výše, z bodu 144 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že necelý měsíc po kontaktu uvedeném v bodě 135 odůvodnění proběhla jednání mezi místním vedoucím zaměstnancem žalobkyň ve Finsku, který se mimo jiné interně dotazoval, „jak se tentokrát věci vyv[inuly] u L[ufthansy]“, a třemi dalšími obviněnými dopravci ve věci zavedení PP.

583 V bodě 596 odůvodnění napadeného rozhodnutí se odkazuje na e-mail ze dne 1. října 2001, v němž SAC informovala společnost Lufthansa a žalobkyně, že s účinností od 8. října 2001 uloží příplatek za pojištění a bezpečnost. Tomuto e-mailu ostatně předcházel kontakt, o němž není sporu, že se týkal tras uvnitř EHP. Jedná se o kontakt uvedený v bodě 584 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V rámci tohoto kontaktu, tak jak je shrnut v tomto bodě odůvodnění, místní zaměstnanec SAC „ve Skandinávii“ informoval žalobkyně o „plánech konkurentů“, včetně společností AF a Lufthansa, kteří „všichni zvažovali zavedení BP, ale dávají přednost tomu, aby [žalobkyně] učinily první krok“.

584 Přitom vzhledem k tomu, že se kontakty týkaly několika dopravců usazených v EHP, s ohledem na obecnou použitelnost příplatků zjištěnou v bodě 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí a vzhledem k absenci jakýchkoli konkrétních důkazů, které by naznačovaly, že trasy uvnitř EHP byly vyloučeny, nelze mít za to, že se tyto kontakty týkaly výhradně tras Unie-třetí země.

585 Žalobkyně tedy nemohou tvrdit, že kontakty uvedené v bodech 135 a 596 odůvodnění napadeného rozhodnutí se týkaly výhradně tras, které v rozhodné době nespadaly do pravomoci Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU nebo článkem 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě.

586 Pokud jde o kontakty uvedené v bodech 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je naproti tomu mezi účastníky řízení nesporné, že se uskutečnily ve třetích zemích nebo se přinejmenším týkaly místních zaměstnanců obviněných dopravců v těchto zemích. Je však třeba poznamenat, že obviněným dopravcům nic nebránilo v koordinaci nebo výměně informací v těchto zemích v souvislosti s leteckou nákladní dopravou uvnitř EHP. Pro ilustraci, bod 296 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkazuje na interní e-mail z kanceláře společnosti Qantas v Singapuru ze dne 18. listopadu 2003, v němž se odkazuje na zavedení PP v určité výši společností British Airways „v Evropě“. Podobně bod 206 odůvodnění napadeného rozhodnutí odkazuje na dopis ze dne 19. listopadu 2001, v němž předseda PND BAR v Hongkongu vyzval členy sdružení, aby „sdělili, zda [jejich] ústředí zamýšl[elo] snížit nebo zrušit [PP] na zámořských trzích“.

587 Vzhledem k tomu je třeba uvést, že tato část důvodu je neúspěšná, i kdyby se kontakty uvedené v bodech 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí týkaly výlučně tras, které v rozhodné době nespadaly do pravomoci Komise.

588 V tomto ohledu je třeba připomenout, že Komise se může opírat o kontakty, ke kterým došlo před dobou trvání protiprávního jednání, aby vytvořila celkový obraz situace, a podpořila tak výklad některých důkazů (rozsudek ze dne 8. července 2008, Lafarge v. Komise, T-54/03, nezveřejněný, EU:T:2008:255, body 427 a 428). Tak je tomu i v případě, kdy Komise neměla pravomoc konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže před tímto obdobím (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 30. května 2006, Bank Austria Creditanstalt v. Komise, T-198/03, EU:T:2006:136, bod 89, a ze dne 22. března 2012, Slovak Telekom v. Komise, T-458/09 a T-171/10, EU:T:2012:145, body 45 až 52).

589 V části napadeného rozhodnutí nadepsané „Základní zásady a struktura kartelové dohody“ v bodě 107 odůvodnění Komise uvedla, že její šetření odhalilo kartelovou dohodu celosvětového rozsahu založenou na síti dvoustranných a mnohostranných kontaktů, které se konaly „na různých úrovních v rámci dotyčných podniků […] a v některých případech se týkaly různých zeměpisných oblastí“.

590 V bodech 109, 110, 876, 889 a 1046 odůvodnění a v poznámce pod čarou 1323 napadeného rozhodnutí Komise upřesnila způsoby fungování této organizace na několika úrovních. Podle Komise byly příplatky obecně použitelnými opatřeními, která se netýkala konkrétních tras, ale byla určena pro všechny trasy po celém světě. Rozhodnutí týkající se příplatků byla obecně přijímána na úrovni ústředí každého dopravce. Ústředí dopravců tak podle Komise byla ve „vzájemném kontaktu“, když se blížila změna výše příplatku. Na místní úrovni se dopravci koordinovali s cílem jednak lépe plnit pokyny svých ústředí a přizpůsobit je tržním podmínkám a místním pravidlům, a jednak koordinovat a realizovat místní podněty. V bodě 111 odůvodnění uvedeného rozhodnutí Komise upřesnila, že k tomuto účelu byla využívána místní sdružení zástupců dopravců, zejména v Hongkongu a ve Švýcarsku.

591 Dotčené kontakty přitom zapadaly právě do tohoto rámce. Zaprvé se totiž všechny tyto kontakty týkaly zcela nebo zčásti zavedení nebo provádění příplatků ve Švýcarsku (body 145 a 204 odůvodnění), v Hongkongu (body 237, 587, 618, 620, 660 a 665 odůvodnění), v Singapuru (body 146 a 295 odůvodnění) a v Japonsku (bod 673 odůvodnění) nebo obecněji v jihovýchodní Asii (bod 595 odůvodnění). Zadruhé většina těchto kontaktů buď zahrnovala zaměstnance ústředí obviněných dopravců, nebo prokazovala pokyny z jejich strany či komunikaci s nimi (body 237, 295, 595, 618, 620 a 673 odůvodnění). Zatřetí několik z těchto kontaktů buď odráželo oznámení uskutečněná na místní úrovni nebo rozhodnutí přijatá předem na centrální úrovni (body 204 a 673 odůvodnění) nebo proběhlo přinejmenším současně s diskusemi mezi ústředími nebo rozhodnutími o příplatcích přijatými na úrovni ústředí (body 145, 146, 237, 295, 587 a 595 odůvodnění). Začtvrté k většině kontaktů došlo v rámci nebo za pomocí místních sdružení zástupců dopravců (body 145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 a 665 odůvodnění).

592 Žalobkyně ostatně netvrdí, že tyto kontakty nepotvrdily její výklad jiných důkazů, o nichž není tvrzeno, že se vymykaly její pravomoci. Sporné kontakty uvedené v bodech 145, 146, 204, 237 a 295 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak patří mezi přibližně dvacet sporných kontaktů, které Komise uvedla v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aby prokázala účast žalobkyň na třech složkách jediného trvajícího protiprávního jednání týkajícího se PP.

593 Pokud jde o sporné kontakty uvedené v bodech 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí, tyto představují sedm ze čtrnácti sporných kontaktů, které Komise uvedla v poznámkách pod čarou č. 1258 až 1260 tohoto rozhodnutí, aby prokázala, že žalobkyně věděly o koordinaci BP, která přesahovala jejich kontakty se společností Lufthansa, z toho důvodu, že měly přímé kontakty s řadou dopravců ohledně provádění BP.

594 Z toho vyplývá, že Komise byla oprávněna vycházet z kontaktů uvedených v bodech 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aby si vytvořila celkový obraz sporné kartelové dohody a potvrdila tak výklad důkazů, které použila proto, aby žalobkyním přičetla odpovědnost za složky jediného trvajícího protiprávního jednání týkajícího se PP a BP.

595 Tuto výtku je proto třeba zamítnout.

4) Ke čtvrté výtce vycházející z pochybení při posouzení jednání ve Švýcarsku

596 Žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila pochybení při posouzení třech kontaktů ve Švýcarsku, a to kontaktů uvedených v bodech 145, 204 a 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Podle žalobkyň tyto kontakty neprokazují, že se podílely na koordinaci příplatků.

597 Zaprvé přezkum e-mailu popsaného v bodě 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí prokazuje, že žalobkyně a společnosti Air Canada a Lufthansa byly „výjimkami z dohody“ mezi dopravci o uplatňování stejné politiky ve Švýcarsku jako Swiss, pokud jde o PP. Rozhovory popsané v tomto e-mailu se týkaly společností Lufthansa, KLM a AF, zatímco informace týkající se žalobkyň byly údajně veřejně dostupné.

598 Zadruhé e-mail od místního zaměstnance žalobkyň určený předsedovi švýcarského sdružení dopravců Air Cargo Council Switzerland (Švýcarská rada pro leteckou dopravu, dále jen „ACCS“), na který odkazuje bod 204 odůvodnění napadeného rozhodnutí, pouze uvádí, že žalobkyně oznámily zrušení svého PP. Tato informace však již údajně byla veřejně dostupná. Bylo by ostatně nesprávné se domnívat, že ACCS shromažďovala a koordinovala veřejně dostupné informace týkající se PP ve prospěch svých členů. Naopak ACCS sledovala legitimní cíl informovat zákazníky dopravců o příplatcích.

599 Zatřetí e-mail uvedený v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí nebyl adresován žalobkyním, které předtím uzavřely svou kancelář ve Švýcarsku a opustily ACCS. Tento e-mail byl sice zaslán obchodnímu zástupci žalobkyň, avšak ten pracoval i pro přibližně dvacet dalších dopravců.

600 Komise odpovídá, že výklad e-mailu popsaného v bodě 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který navrhují žalobkyně, je obtížně slučitelný s jeho zněním, zatímco e-maily uvedené v bodě 204 odůvodnění tohoto rozhodnutí byly součástí zavedeného mechanismu výměny informací v rámci ACCS. Co se týče e-mailu uvedeného v bodě 443 odůvodnění tohoto rozhodnutí, tento e-mail obdržel obchodní zástupce žalobkyň, a proto jim mohl být přičten.

601 Tři kontakty, které jsou předmětem této výtky, je třeba zkoumat postupně.

602 Zaprvé kontakt uvedený v bodě 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí je e-mail od společnosti Swiss ze dne 10. ledna 2000, z něhož Komise v bodě 851 odůvodnění tohoto rozhodnutí vyvodila, že Lufthansa a žalobkyně se účastnily dohody o použití zdanitelné hmotnosti pro účely stanovení výše PP.

603 V tomto e-mailu se uvádí, že „[v]e Švýcarsku se všichni dopravci dohodli, že budou uplatňovat stejnou politiku jako společnost [Swiss]“, tedy že pro výpočet PP budou používat zdanitelnou, nikoli skutečnou hmotnost, přičemž „jedinou významnou výjimkou“ byla společnost Lufthansa.

604 Je pravda, že, jak žalobkyně zdůrazňují, z tohoto e-mailu rovněž vyplývá, že stejně jako Lufthansa nebo Air Canada používaly kritérium skutečné hmotnosti. V e-mailu se rovněž poukazuje na váhání ostatních obviněných dopravců v tomto ohledu.

605 To však nijak nezpochybňuje existenci jednání o zavedení PP, jehož se účastnili žalobkyně a tito další obvinění dopravci. Pokud e-mail uvedený v bodě 145 odůvodnění napadeného rozhodnutí poukazuje na rozpor mezi preferencemi žalobkyň a ostatních dopravců, je to pouze pro ilustraci toho, nakolik „přetrvávají nejasnosti ohledně toho, kdo co vlastně uplatní“.

606 Za těchto podmínek mohla Komise v bodě 851 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aniž se dopustila pochybení, dospět k závěru, že se žalobkyně účastnily dotčené dohody, přičemž se rozhodly ji „v této fázi“ neuplatnit.

607 Zadruhé kontakty uvedené v bodě 204 odůvodnění napadeného rozhodnutí jsou e-maily zaslané členům ACCS ve dnech 6. a 7. prosince 2001. V těchto e-mailech žalobkyně a společnosti Martinair, AF a Japan Airlines uvádějí, že PP zruší.

608 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nebyly tyto e-maily určeny pouze k usnadnění přenosu informací, které již byly veřejně dostupné, zákazníkům dopravců. Kontakty uvedené v bodě 204 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž byly odpověďmi na žádost předsedy ACCS ze dne 4. prosince 2001 uvedenou v bodě 203 odůvodnění téhož rozhodnutí. V tomto e-mailu předseda ACCS uvedl, že jeho zaměstnavatel, společnost Malaysian Airlines, přestal uplatňovat PP v Kuala Lumpuru (Malajsie) pro asijský trh, a že v důsledku toho bude sám „vystaven tlaku“, aby jej přestal uplatňovat.

609 Je pravda, že, jak uvádí žalobkyně, předseda ACCS dodal, že si přál „znát aktuální situaci“ příjemců svého e-mailu s ohledem na své setkání následujícího dne se sdružením spedičních podniků. Jeho slova je však třeba číst ve světle jeho předchozích e-mailů. Jeho e-mail ze dne 4. prosince 2001 nebyl totiž prvním, v němž se dotazoval členů svého sdružení na jejich případné plány na zrušení PP. V e-mailu ze dne 21. listopadu 2001, na který se odkazuje v bodě 202 odůvodnění napadeného rozhodnutí, si předseda ACCS stěžoval, že se z třetích zdrojů dozvěděl, že KLM pozastaví PP od 1. prosince 2001, požádal, aby byl o každém takovém kroku informován, a zdůraznil, že „naše organizace je skutečně ohrožena, pokud nebudeme držet pohromadě“. Vyzval také členy ACCS, aby „nenásledovali rozhodnutí KLM a zachovali [PP] alespoň do konce roku“. Několik dopravců v reakci na to informovalo členy ACCS o svých záměrech v tomto ohledu.

610 Pokud jde o skutečnost, že sdělované informace byly veřejné dostupné, je třeba připomenout, že výměna veřejně přístupných informací porušuje čl. 101 odst. 1 SFEU, pokud představuje podporu jiného protisoutěžního mechanismu (viz bod 480 výše). Jak přitom vyplývá z bodů 607 až 609 výše, tak tomu bylo v projednávané věci.

611 Z toho vyplývá, že se žalobkyním nepodařilo prokázat, že se Komise dopustila pochybení při posouzení kontaktů uvedených v bodě 204 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

612 Zatřetí, pokud jde o e-mail uvedený v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který údajně nebyl zaslán žalobkyním, ale jednomu z jejich obchodních zástupců, je třeba připomenout, že pokud zprostředkovatel, obchodní zástupce nebo příkazník vykonává činnost ve prospěch přikazujícího podniku, lze jej v zásadě považovat za pomocný subjekt začleněný do tohoto

podniku, který je povinen řídit se jeho pokyny, a tvoří tak s ním hospodářskou jednotku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. prosince 2003, Minoan Lines v. Komise, T-66/99, EU:T:2003:337, bod 125 a citovaná judikatura).

613 Podle judikatury platí, že určující prvek pro prokázání takové hospodářské jednotky spočívá v dohodě uzavřené s přikazujícím podnikem a zvláště v doložkách, učiněných mlčky či výslovně, této dohody týkajících se převzetí finančních a obchodních rizik spojených s plněním smluv uzavřených s třetími osobami. Tato otázka musí být přezkoumávána případ od případu a s přihlédnutím k hospodářské situaci spíše než k právní kvalifikaci smluvního vztahu ve vnitrostátním právu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. prosince 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, bod 46).

614 Rovněž bylo rozhodnuto, že existenci hospodářské jednotky nepotvrzuje skutečnost, že příkazník se kromě své činnosti na účet příkazce účastní významných transakcí na trhu s daným výrobkem nebo službou jako nezávislý obchodník (viz rozsudek ze dne 11. prosince 2003, Minoan Lines v. Komise, T-66/99, EU:T:2003:337, bod 128 a citovaná judikatura).

615 Na jedné straně přitom Komise nepředložila žádný důkaz, který by prokazoval, že obchodní zástupce, který obdržel e-mail uvedený v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nepřevzal hospodářské riziko spojené s plněním smlouvy, kterou uzavřel se žalobkyněmi. Komise ani netvrdila, že tento zástupce neurčoval samostatně své jednání na trhu a pouze uplatňoval pokyny, které mu udělily žalobkyně.

616 Na druhé straně Komise nezpochybňuje, že kromě činností, které vykonával pro žalobkyně, poskytoval tento zástupce služby přibližně dalším dvaceti dopravcům. Komise rovněž netvrdí, že se tento zaměstnanec na účet žalobkyň účastnil činností, kterých se týkal e-mail uvedený v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

617 Ostatně v rozporu s tvrzením Komise, nelze mít ani za to, že uvedený zástupce předal žalobkyním informace obsažené v e-mailu uvedeném v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Komise, na níž spočívalo důkazní břemeno, totiž neprokázala, že tomu tak bylo.

618 Proto při neexistenci jiných závažných, přesných a shodujících se důkazů, které by mohly prokázat, že e-mail uvedený v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí měl prokázat účast žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, je třeba jej vyloučit ze souboru nepřímých důkazů, které žalobkyně v desáté části tohoto žalobního důvodu napadají v plném rozsahu.

5) K páté výtce vycházející z pochybení spočívajícího v zahrnutí jednání žalobkyň v třetích zemích do jediného trvajícího protiprávního jednání

619 Žalobkyně tvrdí, že Komise neunesla své důkazní břemeno a neprokázala, že „všechna tato jednání“ byla součástí jediného trvajícího protiprávního jednání.

620 Žalobkyně rovněž tvrdí, že Komise nesplnila povinnost uvést odůvodnění tím, že nevyvrátila důkazy a argumenty, které předložily, aby prokázaly, že neexistovala vnitřní souvislost mezi těmito jednáními a komunikací, která se uskutečnila v rámci sporné kartelové dohody. Tyto důkazy a argumenty ukázaly, že uvedená komunikace a jednání, které byly součástí sporné kartelové dohody, měly různé cíle, týkaly se různých dopravců a zaměstnanců a měly různý obsah, harmonogram a stupeň publicity.

621 Žalobkyně dodávají, že Komise neprokázala, že jejich místní zaměstnanci měli v úmyslu přispět k celosvětové kartelové dohodě týkající se koordinace PP tím, že se účastnili jednání ve třetích zemích. Jejich účast na těchto jednáních ostatně nenaznačuje, že by akceptovaly riziko spojené se spornou kartelovou dohodou.

622 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

623 Je třeba poznamenat, že tato výtka splývá s argumentem, který Tribunál již přezkoumal a odmítl v rámci přezkumu první výtky první části tohoto žalobního důvodu v bodě 288 výše.

624 Tuto výtku je proto třeba zamítnout. Této části je proto třeba vyhovět v rozsahu, v němž se týká stanovení PP pro lety z Thajska mezi 20. červencem 2005 a 14. únorem 2006 a bodu 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Ve zbývající části musí být tato část zamítnuta.

h) K sedmé části vycházející z pochybení při posouzení spekulací ostatních dopravců ohledně jednání žalobkyň

625 Žalobkyně vytýkají Komisi, že se domnívala, že důkazy popsané v bodech 196, 273, 406 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí byly součástí jediného trvajícího protiprávního jednání. Podle žalobkyň se tyto důkazy týkají kontaktů, kterých se neúčastnili, a obsahují pouze veřejně dostupné informace, které se jich týkají.

626 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň. Pokud jde zejména o tabulku CPA popsanou v bodě 196 odůvodnění napadeného rozhodnutí, Komise tvrdí, že z ní vyplývá, že žalobkyně sdělily některé z dotčených informací CPA před jejich zveřejněním. Komise dodává, že žalobkyně nejsou schopny prokázat, že zbývající dotčené informace již byly veřejné, přinejmenším pokud jde o dva dopravce, a že body 173, 237 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí popisují další důkazy o kontaktech mezi zaměstnanci žalobkyň a CPA. Pokud jde o kontakty uvedené v bodech 406 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí, Komise tvrdí, že se jednalo o zprávy, v nichž společnost AF zkoumala budoucí jednání žalobkyň. Tyto zprávy prokazují, že společnosti AF a KLM plánovaly sladit svou politiku v oblasti PP s politikou společnosti Lufthansa a žalobkyň. Komise dodává, že kontakty popsané v bodech 173, 174, 425, 546 a 966 odůvodnění potvrzují její názor.

627 V bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise popsala různé sporné kontakty, do nichž byly podle jejího názoru žalobkyně zapojeny. Na konci tohoto bodu odůvodnění Komise s odkazem na body 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 a 559 odůvodnění napadeného rozhodnutí dodala, že „exist[ovaly] i další důkazy o kontaktech s konkurenty“.

628 Tato část se týká čtyř z těchto osmi bodů odůvodnění.

629 Zaprvé v bodě 196 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise odkázala na soubor nalezený v přenosném počítači zaměstnance CPA. Tento soubor je nadepsán „Shrnutí PP k 6. prosinci 2001“ a obsahuje tabulku nadepsanou „Zrušení PP podle zemí“. Z této tabulky zejména vyplývá, že „ve Skandinávii“ žalobkyně plánovaly zrušit PP dne 20. prosince 2001, ale že CPA stále „čekala“ na „oficiální stanovisko“.

630 Žalobkyně však již v tiskové zprávě ze dne 5. prosince 2001 oznámili, že PP zruší ke dni 20. prosince 2001. Jak vyplývá ze spisu ze správního řízení, pět ze sedmi dalších dopravců uvedených v tabulce nadepsané „Zrušení PP podle zemí“ veřejně oznámilo mezi 21. listopadem a 6. prosincem 2001, že PP zruší v prosinci 2001.

631 Pokud jde o další dva dopravce uvedené v předmětné tabulce, je pravda, že žalobkyně neprokázaly, že tito dopravci oznámili své plány na zrušení PP dne 6. prosince nebo před tímto datem. Je však třeba uvést podobně jako žalobkyně, že data zveřejnění jejich oznámení o záměru zrušit PP nejsou ve spise ze správního řízení zaznamenána a že jeden z nich ke dni podání žaloby přestal existovat. Za těchto podmínek, vzhledem k tomu, že dotčená oznámení byla ostatně zveřejněna více než patnáct let před tímto datem, nemohou za ně být žalobkyně činěny odpovědnými.

632 Komise tedy nebyla oprávněna z dokumentu uvedeného v bodě 196 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyvodit existenci protisoutěžního kontaktu, jehož se účastnily žalobkyně. Samotná okolnost, že se žalobkyně účastnily s odstupem několika měsíců (body 173 a 237 odůvodnění) nebo dokonce let (bod 394 odůvodnění) mnohostranných kontaktů, kterých se účastnila i CPA, nemůže tento závěr zpochybnit.

633 Zadruhé v bodě 273 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise odkázala na interní e-mail společnosti Qantas ze dne 17. února 2003, z něhož vyplývá, že několik dopravců, včetně žalobkyň, „[uvedlo], že zvýší PP z 0,06 GBP/kg na 0,09 GBP/kg“ a že „[Lufthansa] má zítra v Německu oznámit zvýšení z 0,10 EUR/kg na 0,15 EUR/kg“.

634 Žalobkyně zajisté tvrdí, že společnost Qantas mohla tyto informace získat nepřímo, například prostřednictvím svých internetových stránek nebo spedičního podniku. Na podporu tohoto argumentu však nepředkládají žádné důkazy.

635 Jedinou písemností, které se žalobkyně dovolávají na podporu své argumentace, je informační bulletin vydaný spedičním podnikem dne 14. února 2003. V tomto bulletinu však nejsou žalobkyně zmíněny. Naopak uvádí následující:

„V pátek 14. února nám bylo oznámeno, že CargoLux, […], British, KLM, […] a Lan Chile Group (asi pět [dopravců]) zvýší PP o pět centů, čímž se zvýší na 0,15 USD/kg. Příští týden bychom měli obdržet stanovisko od téměř všech [dopravců].“

636 Žalobkyně tedy neprokázaly, že se Komise dopustila pochybení, když proti nim použila e-mail uvedený v bodě 273 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

637 Zatřetí se Komise odvolala na dvě interní e-mailové komunikace ve společnosti AF.

638 Zaprvé v bodě 406 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Komise opírá o interní e-mail společnosti AF ze dne 20. září 2004. Tento e-mail se týká situace v Dánsku a zní takto:

„Právě jsme se dozvěděli, že [Lufthansa] zvýší 4. října [2004] PP na 0,30 eur. Předpokládám, že [SAS] bude velmi rychle následovat, takže se přizpůsobíme úrovni [SAS].“

639 Použití formulace „[p]ředpokládám“ (I guess) v tomto e-mailu však svědčí o určité nejistotě ohledně záměrů žalobkyň, která existenci takového kontaktu spíše vyvrací.

640 Ostatní písemnosti ve spise nejsou o nic průkaznější. Celkový výklad komunikace, jejíž součástí je uvedený e-mail, totiž prokazuje, že předpoklad uvedený v bodě 406 odůvodnění napadeného rozhodnutí měl pouze předjímat nedostatek informací o záměrech žalobkyň. V této komunikaci se totiž uvádí, že oznámení žalobkyň „ještě není připraveno“ a že „je nutné podle mého názoru počkat na stanovisko“ žalobkyň. Odkazuje se také na možnost, že by žalobkyně „nedaly vědět“.

641 Na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, přitom nic neumožňuje se domnívat, že by AF očekávala, že ji žalobkyně budou informovat o svém záměru zvýšit PP dvoustraně, a nikoli veřejně. Naopak z interního e-mailu společnosti AF ze dne 23. září 2004 vyplývá, že se o těchto záměrech dozvěděla až z informačního bulletinu žalobkyň, který odebírala.

642 Zadruhé v bodě 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise odkazuje na e-mail ze dne 23. září 2004 nadepsaný „Palivový příplatek Dánsko“, v němž se AF ptá KLM, zda měla „možnost objasnit otázku sladění KL[M] s AF, [Lufthansou] a [žalobkyněmi]“.

643 Tento e-mail ani e-maily, které mu předcházely nebo po něm následovaly, se však netýkají žádného kontaktu mezi AF a žalobkyněmi. Nevyplývá z nich ani to, že k takovému kontaktu došlo. Naopak z interního e-mailu AF ze dne 20. září 2004 a z písemností žalobkyň vyplývá, že účelem bylo zajistit, aby po spojení AF a KLM přestala KLM účtovat nižší PP než konkurence.

644 Ostatní dokumenty, na které Komise ve svých písemnostech odkazuje (body 173, 174, 425, 546 a 966 odůvodnění napadeného rozhodnutí), tento závěr nevyvracejí.

645 Nejprve, e-mailová komunikace uvedená v bodě 546 odůvodnění napadeného rozhodnutí neprokazuje existenci kontaktu mezi společností AF a žalobkyněmi. Jak Komise uvádí, tato komunikace pouze prokazuje, že žalobkyně sladily své jednání s jednáním společností AF a KLM a vyzvaly společnost SAC, aby učinila totéž. Uvedená komunikace navíc pochází z listopadu 2005. Uskutečnila se tedy více než rok po e-mailu uvedeném v bodě 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

646 Dále schůzka ze dne 22. ledna 2001 uvedená v bodech 173 a 174 odůvodnění napadeného rozhodnutí předchází e-mailu uvedenému v bodě 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí o více než tři roky.

647 Kromě toho na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodě 966 odůvodnění napadeného rozhodnutí, AF nezaslala žalobkyním e-mail ze dne 27. června 2005, z něhož vyplývá, že „jsme se ‚dohodli‘ na 3,30 DKK AF/KL[M] od 7. července 2005“. Společnost AF zaslala tento e-mail společnosti Lufthansa, která jej následně předala žalobkyním.

648 Konečně sporný kontakt uvedený v bodě 425 odůvodnění napadeného rozhodnutí představuje schůzku výboru BARIG pro nákladní dopravu ze dne 3. září 2004, kterého se účastnily mimo jiné žalobkyně a společnosti Lufthansa a AF. Je pravda, že tato schůzka se týkala mimo jiné PP. Jak však vyplývá z bodu 448 výše, cílem společnosti Lufthansa bylo informovat ostatní účastníky této schůzky o nejnovějších zprávách, které se jí v tomto ohledu týkají. Jak navíc vyplývá ze zápisu z této schůzky, tato schůzka se zabývala především situací v Německu.

649 Komise tedy nemůže z tohoto setkání vyvozovat, že mezi společností AF a žalobkyněmi v Dánsku existovaly místní kontakty.

650 S ohledem na výše uvedené a vzhledem k neexistenci jiných závažných, přesných a shodujících se důkazů o tom, že kontakty uvedené v bodech 196, 406 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí mohly prokazovat účast žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, je třeba tyto kontakty vyřadit ze souboru nepřímých důkazů, které žalobkyně v desáté části tohoto žalobního důvodu v plném rozsahu zpochybňují.

i) K deváté části vycházející z pochybení při posouzení povědomí žalobkyň ohledně jednání ostatních obviněných dopravců

651 Žalobkyně tvrdí, že Komise neunesla své důkazní břemeno prokázat, že věděly nebo měly vědět o všech protisoutěžních jednáních týkajících se příplatků a odmítnutí hradit provize, kterých se neúčastnily a za které nebyly připraveny přijmout riziko.

652 V souladu s judikaturou citovanou v bodě 459 výše byla Komise k tomu, aby žalobkyním přičetla jediné trvající protiprávní jednání jako celek, povinna prokázat, že se buď podílely na všech jednáních tvořících toto protiprávní jednání, nebo že věděly o všech protiprávních jednáních, která ostatní účastníci kartelové dohody zamýšleli provést nebo prováděli za účelem dosažení stejných cílů, a kterých se přímo neúčastnily, nebo že ho mohly rozumně předvídat a byly připraveny přijmout z toho plynoucí riziko.

653 Pouhá skutečnost, že dohoda, které se podnik účastnil, a globální kartelová dohoda mají stejný účel, nicméně nepostačuje k tomu, aby tomuto podniku byla přičtena účast na globální kartelové dohodě. Tak je tomu i tehdy, pokud tato dohoda a globální kartelová dohoda vykazují objektivní souvislosti. Jeho účast na této dohodě totiž může být výrazem jeho přistoupení ke globální kartelové dohodě, pouze pokud dotčený podnik, když se účastnil dohody, věděl nebo měl vědět, že se účastí na této dohodě začlenil do globální kartelové dohody (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 30. listopadu 2011, Quinn Barlo a další v. Komise, T-208/06, EU:T:2011:701, body 144 a 150 a citovaná judikatura).

654 Komise nese důkazní břemeno prokázat, že dotčený podnik věděl o protisoutěžních jednáních plánovaných nebo prováděných ostatními podniky účastnícími se globální kartelové dohody, kterých se nicméně přímo neúčastnil (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 67).

655 Za tímto účelem musí Komise shromáždit dostatečně přesné a shodující se důkazy za účelem prokázání, že dotčený podnik takovou znalost měl (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 20. března 2002, Sigma Tecnologie v. Komise, T-28/99, EU:T:2002:76, bod 51).

656 Komise však není povinna prokázat, že dotčený podnik si byl podrobně vědom nebo si měl být podrobně vědom jednání ve vzájemné shodě, k němuž došlo v rámci sporných kontaktů, jichž se neúčastnil. Není povinna ani prokázat, že dotčený podnik si byl vědom nebo si měl být vědom všech těchto kontaktů (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. prosince 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich a další v. Komise, T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, EU:T:2006:396, bod 193).

657 Dotčený podnik tak musí vědět o obecném dosahu a základních vlastnostech globální kartelové dohody (viz rozsudek ze dne 10. října 2014, Soliver v. Komise, T-68/09, EU:T:2014:867, bod 64 a citovaná judikatura).

658 Pokud tomu tak je, lze zohlednit okolnost, že se podnik nepodílel na všech prvcích zakládajících kartelovou dohodu nebo že hrál menší úlohu v těch jejích projevech, na kterých se podílel, jen při posuzování závažnosti protiprávního jednání, případně při stanovování částky pokuty (viz rozsudek ze dne 10. října 2014, Soliver v. Komise, T-68/09, EU:T:2014:867, bod 65 a citovaná judikatura).

659 Ve světle těchto zásad je třeba určit, zda Komise mohla oprávněně dospět k závěru, že žalobkyně měly potřebnou vědomost o jednání jiných obviněných dopravců, na kterých se přímo nepodílely, pokud jde jednak o příplatky a jednak o odmítnutí hradit provize.

1) K příplatkům

660 Žalobkyně tvrdí, že nevěděly ani nemohly vědět o různých jednáních ostatních obviněných dopravců, pokud jde o příplatky. Na podporu tohoto tvrzení uvádějí dva argumenty.

661 V první řadě žalobkyně poukazují na to, že Komise v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí nesprávně vycházela z e-mailů společnosti Lufthansa obsahujících oznámení týkající se PP za účelem tvrzení, že věděly nebo alespoň měly vědět, že Lufthansa koordinovala PP s jinými dopravci. Tyto e-maily obsahovaly pouze veřejná oznámení společnosti Lufthansa o PP, neodhalovaly nic o předchozí koordinaci v rámci omezené skupiny účastníků, vztahovaly se pouze k obdobím mezi únorem 2003 a zářím 2004 a mezi březnem 2005 a zářím 2005 a byly údajně adresovány vedoucím prodeje společnosti Lufthansa v Německu buď jeho místním protějškům u 18 dopravců, z nichž někteří nebyli odpovědní za jediné trvající protiprávní jednání, nebo dopravcům, kteří od společnosti Lufthansa nakupovali kapacity.

662 V druhé řadě Komise nepřezkoumala pět argumentů a důkazů, které žalobkyně předložily, aby prokázaly, že jejich zaměstnanci o jednání jiných dopravců nic nevěděli, neměli důvod je podezřívat a nebyli připraveni přijmout riziko.

663 Zaprvé interní pokyny společnosti Lufthansa, jejichž kopie byla údajně zaslána žalobkyním, prokazují, že společnost Lufthansa aktivně podnikla kroky k dodržování pravidel hospodářské soutěže, pokud jde o příplatky. Tyto pokyny se nikdy netýkaly předchozího oznámení o koordinaci mezi společností Lufthansa a ostatními obviněnými dopravci, z nichž většina patřila do omezené skupiny účastníků. Na podporu své argumentace žalobkyně odkazují na usnesení představenstva společnosti Lufthansa ze dne 21. prosince 1999 o zavedení PP.

664 Zadruhé společnost Lufthansa potvrdila, že žalobkyně neinformovala o svých kontaktech s jinými dopravci. Když hlavní zaměstnanec společnosti Lufthansa v rámci omezené skupiny účastníků předával žalobkyním informace o těchto dopravcích, nesdělil, že s nimi již dříve komunikoval, ale odkázal na svá osobní očekávání nebo na veřejně dostupné informace.

665 Zatřetí zaměstnanci žalobkyň nepatřili do sítě omezené skupiny účastníků. Ta byla složena z vedoucích pracovníků hlavních dopravců a jejich osobních kontaktů u jiných dopravců.

666 Začtvrté žalobkyně nemohly odhalit činnosti omezené skupiny účastníků na základě jednání jejích členů na trhu.

667 Zapáté žalobkyně nemohly vědět o jednáních prováděných ve třetích zemích, v nichž nevykonávaly žádnou činnost. Ostatně neexistuje žádný důkaz, že by žalobkyně byly připraveny přijmout riziko z těchto jednání. Dánský úřad pro hospodářskou soutěž je naopak výslovně ujistil, že v tomto ohledu žádné riziko nehrozí.

668 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

669 Je třeba připomenout, že v bodě 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise dospěla k závěru, že se žalobkyně „podílely na dvou ze tří prvků (PP a BP)“ jediného trvajícího protiprávního jednání, a nikoli že o nich pouze měly prokazatelnou nebo domnělou vědomost. Z odpovědí Komise na argumenty společností Air Canada a British Airways v bodech 894 až 897 odůvodnění napadeného rozhodnutí však vyplývá, že to neznamená, že se Komise domnívala, že se žalobkyně přímo podílely na všech protisoutěžních činnostech spadajících do těchto složek.

670 Zaprvé, pokud jde o PP, Komise v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla osm kontaktů za účelem konstatování, že žalobkyně „věděly nebo měly vědět, že Lufthansa koordinovala uplatňování PP s jinými dopravci“. Jak vyplývá z poznámky pod čarou č. 1248 napadeného rozhodnutí, jedná se o e-maily popsané v bodech 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí, kterými Lufthansa sdělila různým dopravcům svá oznámení o zvýšení PP.

671 Mezi příjemci těchto osmi e-mailů je celkem deset obviněných dopravců. Mezi příjemci všech těchto e-mailů bylo pět dopravců, a to společnosti Air Canada, CPA, Japan Airlines, SAC a žalobkyně. Zbývajících pět obviněných dopravců, tedy společnosti AF, Cargolux, KLM, Lan Airlines a Martinair, obdrželo mezi dvěma až pěti z těchto e-mailů.

672 Žalobkyně se však účastnily jiných protisoutěžních kontaktů s každým z těchto deseti dopravců, s výjimkou Lan Airlines. Nejprvežalobkyně komunikovaly se společnostmi Air Canada a KLM jak o zavedení PP, tak i o jeho provádění (body 135, 144 až 146, 174 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dále žalobkyně koordinovaly provádění PP se společnostmi Japan Airlines, Lufthansa a SAC, a to jak v rámci aliance WOW (body 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531 a 546 odůvodnění tohoto rozhodnutí), tak mimo alianci WOW (body 145, 146, 204 a 559 odůvodnění tohoto rozhodnutí). Konečně se žalobkyně účastnily kontaktů týkajících se provádění PP se společnostmi AF (body 146, 174, 204 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Cargolux (body 174 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí), Martinair (body 204 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a CPA (body 295 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

673 Několik kontaktů uvedených v předchozím bodě se týkalo jak autora osmi dotčených e-mailů, a sice společnosti Lufthansa, tak nejméně čtyř obviněných dopravců, kteří byli mezi jejich příjemci (body 145, 146 a 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

674 Pokud jde o okolnost, že mezi adresáty e-mailů popsaných v bodech 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí byli neobvinění dopravci nebo obvinění dopravci, kteří se společností Lufthansa uzavřeli dohody o rezervaci kapacit, tato okolnost je irelevantní z důvodů, které jsou obdobné důvodům uvedeným v bodech 463 až 465 a 475 až 495 výše.

675 Pokud jde o okolnost, že se dotčené e-maily týkaly pouze období mezi únorem 2003 a zářím 2004 a mezi březnem 2005 a zářím 2005, je třeba konstatovat, že důkazy předložené proti žalobkyním v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí směřují, jak Komise v tomto bodě uvádí, k prokázání jejich vědomosti o širší kartelové dohodě zahrnující společnost Lufthansa a další obviněné dopravce, a to i v období předcházejícím sporným e-mailům. To platí zejména pro „přátelské setkání“ ze dne 22. ledna 2001 popsané v bodě 174 odůvodnění napadeného rozhodnutí, na kterém byla projednána změna výše PP a kterého se zúčastnila Lufthansa, žalobkyně a několik dalších obviněných dopravců (viz bod 447 výše). Totéž platí pro e-mail uvedený v bodě 237 odůvodnění napadeného rozhodnutí, který zmiňuje kontakty zahrnující jak žalobkyně, tak i společnost Lufthansa a několik dalších obviněných dopravců ohledně uplatňování PP.

676 Za těchto podmínek, jelikož žalobkyně neprokázaly, že by e-maily popsané v bodech 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 a 495 odůvodnění napadeného rozhodnutí mohly být předmětem věrohodného alternativního vysvětlení koordinace PP, mohla Komise dospět k závěru, že tyto e-maily mohly žalobkyním poskytnout dostatečnou znalost o koordinaci mezi společností Lufthansa a ostatními obviněnými dopravci.

677 Navíc je třeba poznamenat, že několik dalších sporných kontaktů, na které Komise odkazuje v napadeném rozhodnutí, mohlo poskytnout žalobkyním dostatečnou znalost o koordinaci mezi společností Lufthansa a ostatními obviněnými dopravci. Tak je tomu zejména v případě e-mailu ze dne 27. června 2005 uvedeného v bodě 966 odůvodnění napadeného rozhodnutí, z něhož vyplývá, že „jsme se ‚dohodli‘ na 3,30 DKK AF/KL[M] od 7. července 2005“. Jak totiž vyplývá z bodu 647 výše, nejedná se o e-mail, který jim poslala společnost AF, ale o e-mail od společnosti AF, který jim přeposlala společnost Lufthansa.

678 Tak je tomu i v případě e-mailu ze dne 17. února 2003, který je rovněž uveden v bodě 966 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V tomto e-mailu společnost Lufthansa žalobkyním sděluje následující:

„jak bylo projednáno minulý týden, zvýšíme [PP od] 3. 3. 2003. Přikládám tiskovou zprávu v němčině, anglická verze bude brzy následovat. Jak jsem měl příležitost vidět, [British Airways], KL[M], […] již také avizovaly. Slyšel jsem, že [Cargolux], […] a další budou následovat.“

679 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nelze mít za to, že jim tento e-mail pouze prozradil to, co společnost Lufthansa očekávala od „jiných dopravců nebo veřejně dostupné informace“. Naopak z uvedeného e-mailu vyplývá, že na rozdíl od British Airways, KLM a dalšího dopravce, Cargolux a další dopravce dosud neinformovali veřejnost o svých záměrech. Co se týče použití formulace „[s]lyšel jsem“, ukazuje, jak Komise uvádí, že se společnost Lufthansa neomezila na sdělení svých očekávání žalobkyním.

680 Komise se tedy nedopustila pochybení, když v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí konstatovala, že žalobkyně měly dostatečné znalosti o koordinaci mezi společností Lufthansa a ostatními obviněnými dopravci.

681 Komise byla rovněž oprávněna se domnívat, že žalobkyně měly na základě důkazů uvedených v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí dostatečnou znalost o jednáních prováděných ve třetích zemích, v nichž nepůsobily. Z bodu 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že PP byl obecně použitelným opatřením, které nebylo specifické pro určitou trasu a které mělo

být uplatňováno na všech trasách po celém světě (viz body 277 až 291 výše). Každý subjekt postupující s řádnou péčí, který si je vědom dosahu této koordinace, by věděl nebo by alespoň měl vědět, že se vztahovala i na třetí země, ve kterých nepůsobil.

682 Ujištění, která žalobkyně údajně obdržely od dánského orgánu pro hospodářskou soutěž, v tomto ohledu nijak nepomáhají. Z bodů 1268 a 1271 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že žalobkyně tvrdí, že tato ujištění vyvozují z rozhodnutí, v němž dánský orgán pro hospodářskou soutěž uvedl, že Komise „byla příslušná pouze pro trasy uvnitř [Unie], a nikoli pro trasy [Unie-třetí země]“. Toto rozhodnutí však pochází z roku 2002. Předchází tedy rozšíření pravomoci Komise uplatňovat článek 101 SFEU na mezinárodní leteckou dopravu Unie-třetí země, ke kterému došlo v souvislosti se vstupem nařízení č. 411/2004 v platnost, a rozšíření pravomoci Komise uplatňovat článek 53 Dohody o EHP na mezinárodní dopravu mezi EHP, s výjimkou dopravy Unie-třetí země, ke kterému došlo vstupem rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 40/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se mění příloha XIII (Doprava) a Protokol 21 (o provádění pravidel hospodářské soutěže platných pro podniky) k Dohodě o EHP (Úř. věst. 2005, L 198, s. 38), v platnost. V bodě 1271 odůvodnění napadeného rozhodnutí se tedy Komise nedopustila pochybení, když měla za to, že rozhodnutí dánského orgánu pro hospodářskou soutěž, na které se žalobkyně odvolávaly, se týkalo „předchozího právního stavu“, z něhož tudíž nemohly vyvodit žádné legitimní očekávání.

683 Komise se proto správně domnívala, že žalobkyně měly potřebnou znalost o koordinaci PP mezi společností Lufthansa a ostatními obviněnými a ve třetích zemích, v nichž nepůsobily.

684 Zadruhé, pokud jde o BP, Komise v bodě 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí shrnula důkazy, na jejichž základě dospěla k závěru, že se žalobkyně přímo podílely na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se BP. Komise z těchto důkazů zejména vyvodila, že žalobkyně „věděly o širší koordinaci BP, neboť měl[y] přímé kontakty s konkurenty ohledně provádění BP“.

685 V rámci této části žalobkyně nepředkládají žádný argument, který by toto uvažování zpochybnil. Z jejich písemností lze nanejvýš vyvodit, že vytýkají Komisi to, že se domnívala, že věděly o koordinaci týkající se BP v zemích, v nichž nepůsobily.

686 Z bodu 889 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom vyplývá, že stejně jako PP (viz bod 681 výše) byl BP obecně použitelným opatřením, které nebylo specifické pro určitou trasu a které mělo být uplatňováno na všech trasách po celém světě. Každý subjekt postupující s řádnou péčí, který si je vědom dosahu této koordinace, by věděl nebo by alespoň měl vědět, že se vztahovalo i na třetí země, ve kterých nepůsobil.

687 S ohledem na výše uvedené je tedy třeba dospět k závěru, že žalobkyně nejsou oprávněny vytýkat Komisi, že dospěla k závěru, že měly dostatečnou znalost složky jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se BP, na níž se přímo nepodílely.

688 Žádný z dalších argumentů žalobkyň nemůže tyto závěry zpochybnit.

689 Zaprvé, jelikož písemnosti, na které se Komise odvolávala, mohly žalobkyním poskytnout dostatečnou znalost sporných kontaktů týkajících se příplatků, na kterých se přímo nepodílely, nebylo nutné, aby se o nich mohly dozvědět i jinými prostředky, a to zejména prostřednictvím jejich diskusí se společností Lufthansa, pozorováním jednání jejich konkurentů na trhu nebo dále členstvím v údajné „síti omezené skupiny účastníků“.

690 Komisi tedy nelze vytýkat, že v tomto ohledu výslovně nepřezkoumala argumenty žalobkyň.

691 Zadruhé, pokud jde o argument týkající se opatření, která společnost Lufthansa přijala k dodržení pravidel hospodářské soutěže, je třeba nejprve uvést, že žalobkyně neprokazují, že o nich věděly během doby trvání protiprávního jednání. Naopak, jak samy žalobkyně v replice připouštějí, „nebyly schopny dohledat žádný e-mail, v němž [Lufthansa] zaslala [SAS Cargo] své pokyny z roku 2000 týkající se zavedení PP“.

692 Dále je třeba poznamenat, že jediným důkazem, o který se žalobkyně opírají na podporu tohoto argumentu, je usnesení představenstva společnosti Lufthansa ze dne 21. prosince 1999 o zavedení PP. Jak však Komise správně uvádí, toto usnesení se vztahuje výhradně k oznámení o zavedení PP na konci prosince 1999 a v žádném případě nesvědčí o vnitřní politice dodržování pravidel hospodářské soutěže, pokud jde o provádění příplatků.

693 Nakonec je třeba v každém případě uvést, že, jak Komise v podstatě uvádí, ujištění, která žalobkyně mohly získat ohledně dodržování pravidel hospodářské soutěže, nemohla rozumně odůvodnit závěr, že společnost Lufthansa dodržovala pravidla hospodářské soutěže. Podniky totiž ze zásady nesou riziko nesprávného posouzení právního stavu samy, neboť platí obecné rčení, že nevědomost nechrání před trestem (rozsudek ze dne 15. července 2015, Socitrel a Companhia Previdente v. Komise, T-413/10 a T-414/10, EU:T:2015:500, bod 304).

694 Tuto výtku je proto třeba zamítnout.

2) K odmítnutí hradit provize

695 Žalobkyně tvrdí, že se Komise nesprávně domnívala, že vzhledem k jejich účasti na složkách jediného trvajícího protiprávního jednání týkajících se příplatků mohly rozumně předvídat jednání ostatních obviněných dopravců týkající se odmítnutí hradit provize a byly připraveny přijmout z toho plynoucí riziko. Odmítnutí hradit provize totiž nesledovalo stejný protisoutěžní cíl jako příplatky. Kromě toho a v každém případě pouhá totožnost cíle jednotlivých složek jediného trvajícího protiprávního jednání nepostačuje k prokázání toho, že žalobkyně měly potřebnou znalost o složce týkající se odmítnutí hradit provize.

696 Komise v podstatě tvrdí, že žalobkyně mohly rozumně předvídat odmítnutí hradit provize a byly připraveny přijmout z toho plynoucí riziko z toho důvodu, že jednotlivé složky jediného trvajícího protiprávního jednání byly neoddělitelně spojeny. Protisoutěžní cíl příplatků by byl totiž narušen, kdyby příplatky podléhaly určité formě cenové konkurence prostřednictvím provizí.

697 Ve fázi dupliky Komise dodává, že replika a její přílohy, jakož i e-maily uvedené v bodech 680 a 686 odůvodnění napadeného rozhodnutí prokazují, že platba provizí byla předmětem diskuzí v rámci aliance WOW a že žalobkyně věděly nebo měly vědět, že ony a ostatní dopravci nehradí provize z příplatků.

698 Je třeba konstatovat, že v bodě 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise v podstatě za to, že žalobkyně se přímo podílely pouze na dvou ze tří složek jediného trvajícího protiprávního jednání, a to na PP a BP. Komise se nicméně domnívala, že žalobkyně mohly být odpovědné i za třetí složku jediného trvajícího protiprávního jednání, a to za odmítnutí hradit provize. Podle Komise mohly žalobkyně vzhledem ke své účasti na těchto složkách jediného trvajícího protiprávního jednání „rozumně předvídat komunikaci mezi stranami v tak související záležitosti, jako je [odmítnutí hradit provize], a byl[y] ochotn[y] přijmout z toho plynoucí riziko“. V duplice

Komise upřesnila, že tomu tak je, protože „cíle koordinace příplatků (v projednávané věci zabránění cenové konkurenci) by nebylo možné dosáhnout, pokud by příplatky podléhaly provizím“.

699 Komise však své závěry nezaložila na konkrétních důkazech, ale v podstatě pouze předpokládala, že žalobkyně věděly o složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize na základě totožnosti jejího účelu s ostatními dvěma složkami tohoto protiprávního jednání. V souladu s judikaturou připomenutou v bodě 653 výše není objektivní hospodářská komplementarita mezi příplatky a odmítnutím hradit provize, i za předpokladu, že by byla prokázána, dostatečná k tomu, aby prokázala, že žalobkyně měly odmítnutí hradit provize rozumně předvídat.

700 Je tedy třeba se domnívat, že důkazy, o které se Komise opírala v bodě 882 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nemohly prokazovat, že žalobkyně měly potřebnou znalost o protisoutěžních činnostech ostatních obviněných dopravců týkajících se odmítnutí hradit provize.

701 Komise ve svých písemnostech nicméně poukázala na tři další skutečnosti ze spisu ze správního řízení, aby prokázala, že žalobkyně si byly nebo měly být vědomy těchto činností a byly připraveny přijmout z nich plynoucí riziko.

702 První z těchto skutečností je interní e-mail ze dne 9. června 2005 uvedený v bodě 680 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V tomto e-mailu zaměstnanec žalobkyň informuje o obsahu rozhovoru, který vedl téhož dne se „starými kontakty v rámci [Cargo Accounts Settlement Systems (Systém zúčtování přepravních účtů, dále jen „CASS“)] Švýcarsko“ ohledně jednání ve vzájemné shodě mezi sdruženími spedičních podniků ohledně úhrady provizí za příplatky. Uvedený zaměstnanec zdůrazňuje, že „[c]elá záležitost je z hlediska hospodářské soutěže mimořádně citlivá a je důležité, aby [aliance] WOW nereagovala kolektivně a aby jednotliví členové [aliance] WOW neposkytovali ‚kolektivní‘ odpověď“. Podle uvedeného zaměstnance „[b]y bylo nejlepší, kdyby CASS, stejně jako ve Švýcarsku, poradil, jaké to bude mít důsledky“.

703 Nic v napadeném rozhodnutí však neumožňuje se domnívat, že CASS doporučil dopravcům ve Švýcarsku, aby se v rámci dvoustranných nebo mnohostranných jednání dohodli na odmítnutí vyjednávání o úhradě provizí se spedičními podniky a na poskytnutí slev z přirážek. Z napadeného rozhodnutí nelze ani dovodit, že by CASS sdělil žalobkyním jakoukoli informaci, která by naznačovala, že ostatní obvinění dopravci se takto vzájemně dohodli nebo že se tak chystali učinit. Naopak z interního e-mailu ze dne 9. června 2005 uvedeného v bodě 680 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že ve Švýcarsku bylo pouze uvedeno, zaprvé, že ceny a provize byly „dvoustrannou záležitostí mezi [spedičním podnikem] a [dopravcem]“, zadruhé, že spediční podnik nemůže jednostranně rozhodnout o úpravách, a zatřetí, v podstatě, že způsob, jakým spediční podniky postupují, může mít významné důsledky.

704 Komise tedy není oprávněna se domnívat, že interní e-mail ze dne 9. června 2005 uvedený v bodě 680 odůvodnění napadeného rozhodnutí směřuje k prokázání toho, že žalobkyně měly potřebnou znalost o protiprávních jednáních plánovaných nebo prováděných ostatními obviněnými dopravci, pokud jde o odmítnutí uhradit provize.

705 Ani z interních výměn, které následovaly po e-mailu ze dne 9. června 2005 uvedeném v bodě 680 odůvodnění napadeného rozhodnutí, nemůže Komise vyvozovat, že odmítnutí hradit provize bylo projednáno v rámci aliance WOW. Naopak, jak vyplývá z e-mailu ze dne 14. června 2005

uvedeného v témže bodě odůvodnění, zaměstnanec žalobkyň tuto možnost vyloučil, když uvedl, že „[o] tom nemůžeme diskutovat v rámci [aliance] WOW, ale musíme se touto otázkou zabývat na úrovni každé letecké společnosti“.

706 Druhým důkazem, o který se Komise ve svých písemnostech opírá, aby dospěla k závěru, že žalobkyně měly potřebnou znalost o protiprávních jednáních zamýšlených nebo prováděných ostatními obviněnými dopravci, pokud jde o odmítnutí hradit provize, je e-mail ze dne 28. prosince 2005. Je třeba poznamenat, že tento e-mail je popsán v bodě 686 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V tomto e-mailu se zaměstnanec společnosti SAC dotazuje několika dopravců, včetně žalobkyň, zda slyšely („wondered if you have heard“) o nedávné tiskové zprávě společnosti DHL v Německu, kterou obdržela její kancelář ve Frankfurtu nad Mohanem (Německo) a která oznamuje budoucí výběr provizí z příplatků. Zaměstnanec společnosti SAC dodává, že tisková zpráva se odvolává na rezoluci IATA 805zz, uvádí, že si není jistý, čeho se týká, a děkuje příjemcům za jejich připomínky.

707 Ve znění uvedeného e-mailu není nic, co by výslovně vyzývalo tyto dopravce k dohodě o odmítnutí hradit provize, ani ostatně k výměně informací o obchodní odpovědi, kterou hodlali poskytnout na uvedenou tiskovou zprávu.

708 S přihlédnutím k nejistotám, které jsou vyjádřeny v předmětném e-mailu ohledně rezoluce IATA 805zz, je myslitelné, že dotazy zaměstnance společnosti SAC se týkaly pouze vymahatelnosti případných provizí z příplatků. Z odpovědi jiného zaměstnance jiného dopravce však vyplývá, že e-mail společnosti SAC lze chápat také v tom smyslu, že se týkal obchodní odpovědi, kterou je třeba poskytnout na tiskovou zprávu DHL. V interním e-mailu ze dne 3. ledna 2006 tento zaměstnanec totiž uvedl, že hovořil se společností Lufthansa, která mu zejména sdělila, že „takové faktury nebude akceptovat“.

709 Z toho vyplývá, že e-mail ze dne 28. prosince 2005 popsaný v bodě 686 odůvodnění napadeného rozhodnutí sám o sobě neumožňuje prokázat, že se žalobkyně podílely na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize. V souladu s ustálenou judikaturou citovanou v bodě 344 výše je nicméně třeba přezkoumat, zda tento e-mail mohl ve spojení s dalšími skutečnostmi představovat soubor nepřímých důkazů, který umožňoval Komisi dospět k závěru, že tomu tak bylo (viz body 711 a 712 dále).

710 Třetím z důkazů, o které se Komise ve svých písemnostech opírá, aby dospěla k závěru, že žalobkyně měly potřebnou znalost o protiprávních jednáních zamýšlených nebo prováděných ostatními obviněnými dopravci, pokud jde o odmítnutí hradit provize, je výňatek z odpovědi společnosti SAS Cargo na oznámení námitek. Z tohoto výňatku vyplývá, že dne 10. června 2005 odeslal zaměstnanec žalobkyň e-mail jinému dopravci ohledně provizí z příplatků v rozporu s výslovnými pokyny svých nadřízených. Komise se nicméně omezuje na tvrzení, že uvedený výňatek „prokazuje, že informace [o]hledně [provizí z příplatků] […] byly předány společností Lufthansa [žalobkyním] a že na ně [jejich] zaměstnanec odpověděl“, aniž upřesnila, o jaké informace se jedná, natož aby tvrdila, že se týkaly případné odpovědi ve vzájemné shodě spedičním podnikům.

711 Za těchto podmínek a za předpokladu, že by tyto tři skutečnosti, na které se Komise v průběhu řízení odvolávala, mohly být vzaty v úvahu, nelze mít za to, že posuzovány jednotlivě nebo společně mohly žalobkyním poskytnout potřebnou znalost o protiprávních jednáních zamýšlených nebo prováděných ostatními obviněnými dopravci, pokud jde o odmítnutí hradit provize.

712 Vzhledem k neexistenci jiných závažných, přesných a shodujících se důkazů, které by mohly prokázat takovou znalost, je třeba dospět k závěru, že se Komise dopustila pochybení, když konstatovala odpovědnost žalobkyň za složku jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize. Této výtce je proto třeba vyhovět a zrušit článek 1 napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž konstatuje odpovědnost žalobkyň za tuto složku jediného trvajícího protiprávního jednání. Ve zbývající části musí být tato část zamítnuta.

j) K desáté části vycházející z pochybení při celkovém posouzení souboru nepřímých důkazů dovolávaného Komisí

713 Žalobkyně tvrdí, že Komise v napadeném rozhodnutí uvedla řadu izolovaných, odlišných a místních forem jednání, aniž přezkoumala existenci objektivních souvislostí mezi nimi, takže se dopustila pochybení, když vyvodila z dovolávaného souboru nepřímých důkazů, že se podílely na složkách jediného trvajícího protiprávního jednání týkajícího se PP a BP.

714 Pokud jde o sporné kontakty mezi prosincem 1999 a prosincem 2001, některé skutečnosti použité Komisí odpovídají jednání, které nesouvisí s dopravou v rámci EHP. Ostatní nepostačují k prokázání účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, protože buď neprokazují existenci kontaktů s jinými dopravci, nebo se týkaly skutečností, na které se vztahovala aliance, nebo nespadaly do věcného, zeměpisného nebo časového rozsahu jediného trvajícího protiprávního jednání. Kromě toho většina dovolávaných důkazů v souvislosti se spornými kontakty mezi květnem 2004 a únorem 2006 je buď neúčinná, nebo se týká legitimních jednání v rámci aliancí nebo jednání vyžadovaných místními právními úpravami. V každém případě se jedná o řadu izolovaných a lokálních incidentů.

715 Pokud jde o jednání související s PP, většina z nich se odehrála před květnem 2004. Nesouvisela s dopravou v rámci EHP, týkala se skutečností, na které se vztahovala aliance nebo místní právní úprava, nebo neprokazovala existenci kontaktů mezi žalobkyněmi a jinými dopravci. Jediná skutečnost, která nastala po květnu 2004, se týkala legitimního jednání v rámci aliance.

716 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

717 V této části žalobkyně v podstatě tvrdí, že z první až deváté části tohoto žalobního důvodu vyplývá, že soubor nepřímých důkazů, na které se Komise odvolává v bodech 791 a 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí, posuzovaný jako celek, neumožňuje prokázat, že se podílely na složkách jediného trvajícího protiprávního jednání týkajících se PP a BP.

718 V projednávané věci na prvním místě, pokud jde o jednání týkající se PP, z přezkumu první až deváté části tohoto žalobního důvodu vyplývá, že z přibližně čtyřiceti sporných kontaktů, na které se Komise odvolává, musí být ze souboru nepřímých důkazů uvedených v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyloučeno pouze šest. Jedná se o kontakty uvedené v bodech 196, 223, 406, 415, 443 a 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

719 V tomto ohledu je třeba zaprvé poznamenat, že kontakty uvedené v bodech 223 a 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí patří mezi třináct sporných kontaktů, které Komise použila proto, aby dospěla k závěru, že provádění PP bylo projednáno mezi členy aliance WOW, včetně žalobkyň. Jak přitom vyplývá z přezkumu druhé až čtvrté části tohoto žalobního důvodu, zbývajících jedenáct kontaktů je dostatečných k opodstatnění tohoto závěru.

720 Zadruhé je třeba konstatovat, že kontakt uvedený v bodě 443 odůvodnění napadeného rozhodnutí je jedním ze tří sporných kontaktů, o které se Komise opírala, aby dospěla k závěru, že si žalobkyně vyměnily e-maily se členy ACCS, které odhalovaly jejich plánované kroky a jejich budoucí oznámení. Jak však vyplývá z přezkumu čtvrté výtky v šesté části tohoto žalobního důvodu, zbývající dva kontakty jsou dostatečné k opodstatnění tohoto závěru.

721 Zatřetí je třeba uvést, že kontakty uvedené v bodech 196, 406 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí patří mezi osm sporných kontaktů uvedených v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí na podporu zjištění, že „kromě toho existují další důkazy o kontaktech s konkurenty“. Jak je zřejmé z použití výrazu „kromě toho“, jedná se o nadbytečné zjištění. I kdyby tedy vyloučení kontaktů uvedených v bodech 196, 406 a 415 odůvodnění napadeného rozhodnutí mohlo mít za následek, že toto zjištění bude stiženo pochybením, nemělo by to vliv na způsobilost souboru nepřímých důkazů dovolávaného v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí prokázat případně účast žalobkyň na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se PP.

722 V každém případě je třeba uvést, že jak vyplývá z přezkumu šesté až osmé části tohoto žalobního důvodu, pět dalších kontaktů dovolávaných na podporu zjištění, že „kromě toho existují další důkazy o kontaktech s konkurenty“, bylo dostatečných k jeho opodstatněnosti.

723 Začtvrté kontakty uvedené v bodech 196, 223, 406, 415, 443 a 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí se uskutečnily v obdobích, pro která má Komise jiné důkazy podporující zjištění o účasti žalobkyň na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se PP, jak vyplývá zejména z bodů 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 a 546 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

724 Z výše uvedeného vyplývá, že argumentace žalobkyň na podporu této části neumožňuje zpochybnit soubor nepřímých důkazů, na který se Komise odvolává v bodě 791 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aby prokázala jejich účast na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se PP.

725 Na druhém místě, pokud jde o jednání týkající se PP, je třeba konstatovat, že argumentace žalobkyň na podporu této části třetího žalobního důvodu v podstatě přebírá argumentaci, na níž je založeno prvních devět částí v rozsahu, v němž se týkají složky jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se BP. Tuto argumentaci je přitom třeba odmítnout.

726 Kromě toho, pokud jde o e-maily uvedené v bodech 618 a 620 odůvodnění napadeného rozhodnutí, v bodech 338 až 344 výše bylo konstatováno, že nepředstavují přímý důkaz o zapojení žalobkyň do složky jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se BP, ale pouze nepřímé důkazy, které je třeba posoudit ve spojení se všemi ostatními skutečnostmi uvedenými Komisí v bodě 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí. E-maily uvedené v bodech 618 a 620 odůvodnění napadeného rozhodnutí patří mezi devět sporných kontaktů dovolávaných v bodě 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí na podporu zjištění, že žalobkyně koordinovaly výši BP s členy aliance WOW. Kromě toho existuje kontakt uvedený v bodě 673 odůvodnění uvedeného rozhodnutí. Jak přitom vyplývá z přezkumu čtvrté, šesté a osmé části tohoto žalobního důvodu, tyto kontakty byly dostatečné k opodstatnění zjištění o koordinaci výše BP mezi členy aliance WOW.

727 Argumentace žalobkyň tedy neumožňuje zpochybnit soubor nepřímých důkazů, kterého se dovolává Komise v bodě 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí, aby prokázala jejich účast na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se BP.

728 Tuto část je tedy třeba zamítnout, a proto je třeba dospět k závěru, že s výhradou pochybení zjištěných v bodě 562 výše, pokud jde o jejich účast na koordinaci PP v Thajsku mezi 20. červencem 2005 a 14. únorem 2006, a v bodě 712 výše, pokud jde o jejich účast na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize, žalobkyně v rámci tohoto žalobního důvodu neprokázaly, že se Komise dopustila pochybení při určení rozsahu jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání.

4. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení článku 266 SFEU, práva na vlastnictví chráněného článkem 17 Listiny a povinnosti uvést odůvodnění

729 Čtvrtý žalobní důvod, v němž žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí je stiženo vnitřními rozpory, je formulován ve třech částech, z nichž první vychází z porušení článku 266 SFEU, druhá z porušení práva na vlastnictví chráněného článkem 17 Listiny a třetí z porušení povinnosti uvést odůvodnění.

a) K první části vycházející z porušení článku 266 SFEU

730 Žalobkyně vytýkají Komisi, že porušila článek 266 SFEU tím, že nepřijala opatření nezbytná k provedení rozsudku ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990). Napadené rozhodnutí je tedy stiženo stejnými rozpory, jaké Tribunál shledal v tomto rozsudku mezi na jedné straně názorem, že se jednalo o jediné trvající protiprávní jednání a na druhé straně rozpornými zjištěními ohledně odpovědnosti jednotlivých dopravců, kteří se podíleli na protiprávním jednání. Žalobkyně v tomto ohledu citují rozdílné závěry Komise týkající se e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, ze které Komise dovodila počátek jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, zatímco u jiných dvou dopravců, kteří se účastnili této e-mailové komunikace, tuto účast vyloučila.

731 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

732 Článek 266 SFEU stanoví, že orgán, jehož akt byl prohlášen za neplatný, je povinen přijmout opatření vyplývající ze zrušujícího rozsudku. Tato povinnost platí pouze v mezích toho, co je nezbytné k zajištění splnění povinností vyplývajících ze zrušujícího rozsudku (rozsudek ze dne 29. listopadu 2007, Itálie v. Komise, C-417/06 P, nezveřejněný, EU:C:2007:733, bod 52).

733 Podle ustálené judikatury platí, že aby vyhověl zrušujícímu rozsudku a aby byl tento rozsudek vykonán v celém rozsahu, je dotyčný orgán povinen respektovat nejen výrok rozsudku, ale i odůvodnění, které k němu vedlo a tvoří jeho nezbytnou oporu v tom smyslu, že je nezbytné pro určení přesného smyslu toho, co bylo ve výroku rozhodnuto (rozsudky ze dne 26. dubna 1988, Asteris a další v. Komise, 97/86, 99/86, 193/86 a 215/86, EU:C:1988:199, bod 27, a ze dne 6. března 2003, Interporc v. Komise, C-41/00 P, EU:C:2003:125, bod 29).

734 Článek 266 SFEU vyžaduje, aby dotčený orgán zabránil tomu, že jakýkoli akt, který má nahradit zrušený akt, bude stižen stejnými nesrovnalostmi, jaké byly zjištěny ve zrušujícím rozsudku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. dubna 2004, IPK-München a Komise, C-199/01 P a C-200/01 P, EU:C:2004:249, bod 83).

735 Rozsudkem ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990), Tribunál konstatoval, že rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 je stiženo rozpory mezi jeho odůvodněním a jeho výrokem, když v odůvodnění tohoto rozhodnutí bylo popsáno

jediné trvající protiprávní jednání, které se týkalo všech tras, na které se vztahovala kartelová dohoda, na níž se podílelo 21 adresátů rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010, zatímco výrok uvedeného rozhodnutí určoval buď čtyři samostatná jediná trvající protiprávní jednání, nebo jediné trvající protiprávní jednání, za které byli odpovědní pouze ti dopravci, kteří se na trasách uvedených v článcích 1 až 4 rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 přímo podíleli na protiprávních jednáních uvedených v každém z těchto článků nebo si byli vědomi koluze na těchto trasách, jejíž riziko přijali (viz bod 17 výše).

736 Mimoto Tribunál rozhodl, že odůvodnění rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 obsahovalo významné vnitřní rozpory, neboť obsahovalo posouzení, která byla obtížně slučitelná s existencí jediné kartelové dohody zahrnující všechny trasy, na něž se vztahoval výrok, jak je popsána v tomtéž odůvodnění (rozsudek ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise, T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990, bod 75). Mezi těmito posouzeními bylo i posouzení stanovení data počátku účasti na protiprávním jednání pro některé dopravce na 1. května 2004 s odůvodněním, že nemohli být činěni odpovědnými za protiprávní jednání, pokud jde o trasy uvnitř EHP, a že nařízení č. 1/2003 se na trasy, které obsluhovali, vztahovalo až od tohoto data (rozsudek ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise, T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990, bod 76).

737 V projednávané věci žalobkyně nepředkládají žádný argument, který by prokázal, že výše uvedené rozpory byly v napadeném rozhodnutí převzaty. Pouze uvádějí, že počátek jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání byl určen na základě e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, na rozdíl od ostatních dopravců, kteří se přesto na této komunikaci podíleli. Neuvádějí, jak by tato okolnost měla svědčit o tom, že byly zachovány rozpory zjištěné v rozsudku ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990), a zejména v čem je neslučitelná se zjištěním jediného trvajícího protiprávního jednání, které se týkalo všech tras, na něž se vztahovala kartelová dohoda, a na němž se podíleli všichni obvinění dopravci.

738 Kromě toho Tribunál na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, v bodě 85 rozsudku ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990), nerozhodl, že Komise své rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 nedostatečně odůvodnila, když se domníval, že e-mailová komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999 byla důkazem o účasti žalobkyň, nikoli však o účasti ostatních dopravců, kteří se na této komunikaci podíleli. V uvedeném bodě se Tribunál zabýval důsledky rozporů rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010, pokud by jeho výrok byl vykládán jako popisující čtyři odlišná jediná trvající protiprávní jednání. Tribunál v tomto ohledu odkázal na tvrzení žalobkyň o údajném diskriminačním zacházení ze strany Komise s e-mailovou komunikací ze dnů 13. a 14. prosince 1999 pouze proto, aby ilustroval důsledky těchto rozporů. Jak totiž Tribunál v podstatě konstatuje v bodě 85 rozsudku ze dne 16. prosince 2015, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-56/11, nezveřejněný, EU:T:2015:990), tyto rozpory zbavily žalobkyně možnosti pochopit, zda s nimi bylo zacházeno jinak než s ostatními adresáty rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 zapojenými do dotčené e-mailové komunikace z toho důvodu, že neobsluhovali některé trasy.

739 Žalobkyně tedy neprokázaly, že by napadené rozhodnutí bylo stiženo porušením článku 266 SFEU. Tuto část je proto třeba zamítnout.

b) K druhé části vycházející z porušení práva na vlastnictví chráněného článkem 17 Listiny

740 Žalobkyně tvrdí, že Komise vůči nim jednala svévolně a selektivně, čímž porušila právo na vlastnictví zakotvené v článku 17 Listiny, které by podle čl. 52 odst. 3 Listiny mělo mít stejný smysl a rozsah jako článek 1 Dodatkového protokolu č. 1 k EÚLP. Uložit jim pokutu představuje neodůvodněný zásah do jejich práva na vlastnictví, a to z důvodu jeho svévolné a nekonzistentní povahy, neboť Komise neurčila odpovědnost některých z pachatelů protiprávních jednání nebo ji konstatovala za kratší dobu.

741 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

742 Jak bylo uvedeno v bodě 424 výše, okolnost, že podnik, který se nacházel v podobné situaci jako žalobkyně, nebyl předmětem shledání protiprávního jednání ze strany Komise, není s to vyloučit protiprávní jednání zjištěné vůči uvedené žalobkyni, pokud bylo náležitě prokázáno a i když unijnímu soudu nebyla předložena situace tohoto jiného podniku. Totéž platí i tehdy, opírá-li se dotčený podnik o okolnost, že podnik, který se údajně nachází v podobné situaci, nebyl potrestán za část jeho účasti na protiprávním jednání [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. března 2017, Samsung SDI a Samsung SDI (Malaysia) v. Komise, C-615/15 P, nezveřejněný, EU:C:2017:190, bod 38].

743 V rámci této části přitom žalobkyně opětovným odkazem na posouzení e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999 ze strany Komise konkrétně vytýkají Komisi, že jednala svévolně, když některé pachatele jediného trvajícího protiprávního jednání nepovažovala za odpovědné, resp. je činila odpovědnými po kratší dobu. Tuto část je proto třeba zamítnout.

744 V každém případě, pokud jde o okolnost, že Komise nekonstatovala odpovědnost některých pachatelů jediného trvajícího protiprávního jednání, je třeba připomenout, že jak vyplývá z bodu 463 výše, možnost prokázat účast podniku na protiprávním jednání závisí na souhrnu důkazů vůči němu, jak správně zdůrazňuje Komise. Z bodu 464 výše tak vyplývá, že Komise právem uvedla, že „nepřiklád[ala] nutně stejnou váhu každému bodu odůvodnění […] nebo každému jednotlivému důkazu v něm obsaženému“ a že „[b]ody odůvodnění, na které [byl] učiněn odkaz, [byly] spíše součástí celkového souboru důkazů, o které se opír[ala], a mus[ely] být posuzovány v tomto kontextu“. Z toho vyplývá, že skutečnost, že podnik, který nebyl obviněn nebo byl obviněn v menším rozsahu, je uveden v některých dokumentech namítaných proti podnikům odsouzeným Komisí, nestačí k tomu, aby bylo možné se domnívat, že první z nich je v podobné situaci jako druzí, pokud jde o jeho odpovědnost za dotyčné protiprávní jednání.

745 Z toho vyplývá, že Komise mohla mít za to, aniž jakkoli zatížila napadené rozhodnutí svévolí, že celkové posouzení sporných kontaktů použitých proti žalobkyním bylo dostatečné k jejich obvinění, a zároveň shledat, že chybí dostatečně přesvědčivý soubor nepřímých důkazů k obvinění dopravců, kteří nebyli obviněni a kteří se některých z těchto kontaktů účastnili.

746 Stejně tak, pokud jde o rozdíly v datech, kdy Komise stanovila počátek účasti na protiprávním jednání žalobkyň a dalších dvou obviněných dopravců zapojených do e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, je třeba připomenout, že určení data, kdy se podnik začal podílet na protiprávním jednání, může záviset na souboru důkazů zjištěných ve stejnou dobu, před příslušným datem, nebo po něm (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. června 2015, FSL a další v. Komise, T-655/11, EU:T:2015:383, bod 178).

747 Komise tedy mohla mít za to, a to opět aniž jakkoli zatížila napadené rozhodnutí svévolí, že soubor důkazů zjištěných ve stejnou dobu byl dostatečný k obvinění SAS Consortium ode dne 13. prosince 1999, když měla současně za to, že takový soubor neexistoval k obvinění dalších dvou obviněných dopravců, kteří se rovněž účastnili e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, od stejného data.

748 Komisi proto nelze vytýkat, že přijala odlišná počáteční data účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání pro žalobkyně na jedné straně a pro další dva obviněné dopravce na straně druhé, přestože se všichni tito dopravci podíleli na e-mailové komunikaci ze dnů 13. a 14. prosince 1999.

749 Navíc, jak Komise správně uvádí, aniž je v tomto bodě zpochybněna, data počátku účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání odpovídají u každého ze tří obviněných dopravců datům prvních dotčených e-mailů, které zaslali (viz body 135 a 161 odůvodnění napadeného rozhodnutí), přičemž žalobkyně byly, pokud jde o ně, odesílatelem e-mailu ze dne 13. prosince 1999. Z toho vyplývá, že existuje objektivní odůvodnění pro rozdílná data počátku účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, která Komise v projednávané věci zvolila. Jakékoli svévolné jednání Komise v tomto ohledu je proto třeba vyloučit.

750 Z toho vyplývá, že výtku vycházející z porušení práva na vlastnictví, která byla založena výhradně na údajné svévolnosti a nekonzistentnosti postupů v projednávané věci, je třeba zamítnout.

751 S ohledem na výše uvedené musí být tato část zamítnuta.

c) K třetí části vycházející z porušení povinnosti uvést odůvodnění

752 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že Komise dostatečně neodůvodnila své rozhodnutí jednak nekonstatovat odpovědnost některých dopravců zapojených do jediného trvajícího protiprávního jednání a jednak stanovit odlišné datum počátku účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání pro ostatní obviněné dopravce, kteří se podíleli na e-mailové komunikaci ze dnů 13. a 14. prosince 1999.

753 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

754 V tomto ohledu je třeba na jedné straně, pokud jde o rozhodnutí Komise nekonstatovat odpovědnost některých dopravců, kteří se podíleli na protiprávním jednání, připomenout, že Komise není povinna v napadeném rozhodnutí uvést důvody, proč nebyli ostatní dopravci odpovědní za jediné trvající protiprávní jednání. Povinnost odůvodnění aktu nemůže totiž zahrnovat povinnost orgánu, který je jeho autorem, odůvodnit skutečnost, že nepřijal jiné podobné akty určené třetím osobám (rozsudek ze dne 8. července 2004, JFE Engineering v. Komise, T-67/00, T-68/00, T-71/00 a T-78/00, EU:T:2004:221, bod 414).

755 V projednávaném případě se přitom žalobkyně dovolávají právě toho, že Komise nevysvětlila, proč podniky, které byly v podobné situaci jako ona, nebyly činěny odpovědnými za jediné trvající protiprávní jednání.

756 Z toho vyplývá, že tomuto argumentu nelze vyhovět.

757 Kromě toho, pokud jde o porušení povinnosti uvést odůvodnění z důvodu údajně nekonzistentního zacházení s e-mailovou komunikací ze dnů 13. a 14. prosince 1999, je třeba uvést, že v bodě 1169 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise stanovila datum počátku účasti žalobkyň na protiprávním jednání na 13. prosince 1999. Ve stejném bodě odůvodnění stanovila datum počátku účasti dalších dvou obviněných dopravců, kteří se účastnili e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, na 21. září 2000 a na 14. prosince 1999.

758 Jak je uvedeno v bodě 749 výše, z napadeného rozhodnutí vyplývá, že tato data odpovídají u každého ze tří obviněných dopravců zapojených do e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999 datům prvních dotčených e-mailů, které odeslali. V bodě 1148 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise tyto e-maily identifikovala. Pokud jde o žalobkyně, jedná se o e-maily uvedené v bodech 135 a 790 až 792 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Pokud jde o další dva obviněné dopravce, kteří se účastnili e-mailové komunikace ze dnů 13. a 14. prosince 1999, jedná se o e-maily uvedené v bodech 161 a 717 až 720 odůvodnění napadeného rozhodnutí a v bodech 135 a 773 až 777 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

759 V důsledku toho je třeba odmítnout jako neopodstatněné tvrzení, že Komise nedostatečně odůvodnila svou volbu použít odlišné datum počátku účasti na protiprávním jednání pro tři obviněné dopravce, kteří se podíleli na e-mailové komunikaci ze dnů 13. a 14. prosince 1999.

760 Z výše uvedeného vyplývá, že tato část, a tudíž i čtvrtý žalobní důvod musí být zamítnuty v plném rozsahu.

5. K pátému žalobnímu důvodu vycházejícímu z pochybení při určení částky pokuty uložené žalobkyním

761 Žalobkyně předkládají pátý žalobní důvod podpůrně pro případ, že by Tribunál dospěl k závěru, že Komise byla oprávněna uložit jim pokutu. Žalobkyně v podstatě člení tento žalobní důvod na pět částí, z nichž první vychází z pochybení při určení hodnoty tržeb, druhá z pochybení při určení závažnosti jediného trvajícího protiprávního jednání, třetí z pochybení při určení doby trvání jediného trvajícího protiprávního jednání, čtvrtá z pochybení při použití bodu 28 pokynů z roku 2006 týkajícího se opakování protiprávního jednání a pátá z pochybení při posouzení polehčujících okolností.

a) K první části vycházející z pochybení při určení hodnoty tržeb

762 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila bod 13 pokynů z roku 2006 tím, že do hodnoty tržeb zahrnula některé jejich prodeje, které neměly žádnou souvislost – přímou ani nepřímou – s jediným trvajícím protiprávním jednáním. Jedná se zaprvé o prodeje na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, zadruhé o prodeje „mimo EHP“, zatřetí o prodeje na trasách, které nesouvisejí s „hrstkou tras“, na nichž se žalobkyně údajně podílely na místních a ojedinělých jednáních, a začtvrté o částky související s jinými cenovými složkami služeb letecké nákladní dopravy než jsou PP a BP.

763 Bod 13 pokynů z roku 2006 zní následovně:

„Při určování základní výše udělované pokuty bude Komise vycházet z hodnoty tržeb za zboží nebo služby v příslušné zeměpisné oblasti uvnitř EHP, které přímo nebo nepřímo souvisejí s protiprávním jednáním. Komise pro výpočet obvykle použije tržby podniku během posledního celého hospodářského roku jeho účasti na protiprávním jednání.“

764 Jak vyplývá z judikatury, tento bod 13 má za cíl použít jako výchozí bod pro výpočet pokuty uložené podniku částku, která odráží hospodářský význam protiprávního jednání a relativní váhu tohoto podniku v protiprávním jednání (rozsudky ze dne 12. listopadu 2014, Guardian Industries a Guardian Europe v. Komise, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, bod 57, a ze dne 28. června 2016, Portugal Telecom v. Komise, T-208/13, EU:T:2016:368, bod 237).

765 Proto ačkoli nesporně nelze pojem hodnoty tržeb uvedený v tomto bodě rozšířit tak, aby zahrnoval prodeje uskutečněné dotčeným podnikem, které nespadají do působnosti vytýkané kartelové dohody, bylo by nicméně v rozporu s cílem sledovaným uvedeným ustanovením, kdyby měl být uvedený pojem chápán tak, že se týká obratu dosaženého pouze z prodejů, ohledně kterých je prokázáno, že byly skutečně dotčeny uvedenou kartelovou dohodou [rozsudky ze dne 11. července 2013, Team Relocations a další v. Komise, C-444/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:464, bod 76, a ze dne 1. února 2018, Panalpina World Transport (Holding) a další v. Komise, C-271/16 P, nezveřejněný, EU:C:2018:59, bod 30].

766 Takové omezení by mimo jiné mělo za následek umělou minimalizaci hospodářského významu protiprávního jednání spáchaného daným podnikem, jelikož pouhá skutečnost, že byl nalezen omezený počet přímých důkazů o prodejích skutečně dotčených kartelovou dohodou, by vedla k uložení pokuty bez skutečného vztahu k působnosti dotčené kartelové dohody. Taková odměna za utajení by rovněž byla v rozporu s cílem účinně stíhat a trestat porušení článku 101 SFEU, a tudíž ji nelze připustit (rozsudek ze dne 11. července 2013, Team Relocations a další v. Komise, C-444/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:464, bod 77).

767 S přihlédnutím k těmto úvahám je třeba zanalyzovat čtyři pochybení, o kterých žalobkyně tvrdí, že je jimi stiženo určení hodnoty tržeb v napadeném rozhodnutí.

1) K zahrnutí obratu ze služeb letecké nákladní dopravy z tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko do hodnoty tržeb

768 Žalobkyně Komisi vytýkají, že do hodnoty tržeb zahrnula tržby ze služeb letecké nákladní dopravy na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, u nichž Komise neměla pravomoc konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání s rozporu s pravidly hospodářské soutěže.

769 Komise odpovídá, že argumentace žalobkyň vychází z nesprávného výkladu napadeného rozhodnutí, že bylo konstatováno protiprávní jednání v rozporu s článkem 53 Dohody o EHP na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko. Komise rovněž tvrdí, že argumentace žalobkyň je čistě abstraktní, neboť žalobkyně neupřesňují, zda tyto trasy obsluhují, a ani případně neuvádějí, jakou část svého obratu z nich získávají.

770 V replice Komise dodává, že prodeje žalobkyň na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, jsou na tak nízké úrovni, že jejich vyloučení z hodnoty tržeb by nemělo žádný dopad na výši pokuty.

771 Z bodů 763 až 766 vyplývá, že hodnota tržeb nemůže zahrnovat prodeje, které přímo nebo nepřímo nespadají do působnosti daného protiprávního jednání.

772 V tomto ohledu bylo v bodě 251 výše konstatováno, že Komise v čl. 1 odst. 3 napadeného rozhodnutí nečinila žalobkyně odpovědnými za protiprávní jednání v rozporu s článkem 53 Dohody o EHP týkající se tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko. Tyto trasy nespadaly do působnosti jediného trvajícího protiprávního jednání. Nesouvisely s jediným trvajícím protiprávním jednáním ve smyslu bodu 13 pokynů z roku 2006, a proto nemohly být zahrnuty do hodnoty tržeb.

773 V reakci na písemné a ústní dotazy Tribunálu však Komise připustila, že do hodnoty tržeb zahrnula částku 262 084 eur za tržby ze služeb letecké nákladní dopravy, které žalobkyně uskutečnily v roce 2005 na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko.

774 Z toho vyplývá, jak Komise souhlasila na jednání, že určení hodnoty tržeb v napadeném rozhodnutí je stiženo vadou v rozsahu, v němž zahrnuje tyto prodeje.

2) K zahrnutí obratu z tržeb „mimo EHP“ a obecnému 50 % snížení

775 Žalobkyně vytýkají Komisi, že do hodnoty tržeb zahrnula obrat pocházející z tržeb mimo EHP, které tedy přímo ani nepřímo nesouvisely s protiprávním jednáním v příslušné zeměpisné oblasti uvnitř EHP ve smyslu bodu 13 pokynů z roku 2006. Údajně nebylo dostatečné přiznat obviněným dopravcům obecné 50 % snížení, aby se zohlednila skutečnost, že příchozí a odchozí služby byly zčásti poskytovány mimo EHP a že část škody způsobené kartelovou dohodou v rozsahu, v němž se týkala těchto tras, vznikla mimo EHP.

776 Postup Komise není dostatečně přesný, je svévolný a nedostatečně odůvodněný. Komise tedy jasně neidentifikovala část příchozích a odchozích služeb nebo údajnou škodu, ke které došlo mimo EHP. Napadené rozhodnutí neobsahuje žádnou analýzu místa, kde tato újma vznikla, ani místa, kde byly dotčené služby poskytnuty. Komise zejména nemohla mít za to, že obrat z prodejů příchozích služeb je rovnocenný obratu z prodeje odchozích služeb, neboť věděla, že příjmy, kterých žalobkyně dosáhly na příchozích trasách, byly mnohem vyšší než příjmy na odchozích trasách.

777 Napadené rozhodnutí neobsahuje ani analýzu směřující k prokázání, zda použitý přístup, který se odchýlil od bodu 13 pokynů z roku 2006, mohl vést k rovnému zacházení se všemi dopravci.

778 Komise zpochybňuje argumenty žalobkyň.

779 Úvodem je třeba poznamenat, že žalobkyně přesně neidentifikují tržby, o nichž tvrdí, že byly „mimo EHP“. Je však třeba poznamenat, že v rámci druhého žalobního důvodu žalobkyně tvrdily, že prodeje služeb letecké nákladní dopravy byly „řešeny lokálně“ a že „kontakty mezi spedičními podniky a dopravci probíha[ly] v místě původu“ tras, neboť dopravci mohli splnit požadavky spedičních podniků pouze tehdy, pokud byli schopni přepravit výrobky z tohoto místa.

780 Je však třeba konstatovat, že místo původu odchozích služeb letecké nákladní dopravy je ze své povahy uvnitř území EHP. Naopak místo původu příchozích služeb letecké nákladní dopravy je ze své povahy mimo území EHP. Odkaz žalobkyň na tržby „mimo EHP“ je proto třeba chápat jako odkaz na tržby ze služeb příchozí letecké nákladní dopravy.

781 Po objasnění tohoto bodu je třeba připomenout, že bod 13 pokynů z roku 2006 podmiňuje zahrnutí obratu ze zboží nebo služeb dotčeného podniku do hodnoty tržeb tím, že dotčené tržby „[…] přímo nebo nepřímo souvisely s protiprávním jednáním v příslušné zeměpisné oblasti uvnitř EHP“.

782 Bod 13 pokynů z roku 2006 tedy neodkazuje ani na „sjednané prodeje“, ani na „fakturované prodeje“ v rámci EHP, ale pouze na „tržby“ uvnitř EHP. Z toho vyplývá, že uvedený bod nebrání Komisi zohlednit prodeje uskutečněné vůči zákazníkům mimo EHP, ani nevyžaduje, aby byly zohledněny prodeje sjednané nebo fakturované v EHP. V opačném případě by stačilo, aby se podnik, který se účastní protiprávního jednání, choval tak, že bude sjednávat nebo fakturovat své prodeje s dceřinými společnostmi svých zákazníků, které se nacházejí mimo EHP proto, aby se k těmto prodejům nepřihlíželo pro účely výpočtu výše případné pokuty, která by tak byla mnohem nižší [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. března 2017, Samsung SDI a Samsung SDI (Malaysia) v. Komise, C-615/15 P, nezveřejněný, EU:C:2017:190, bod 55].

783 Pokud jde o výklad pojmu „tržby […] uvnitř EHP“, který žalobkyně hodlají vyvozovat z rozhodnutí Komise ve věci COMP/39.406 – mořské potrubí, stačí připomenout, že předchozí rozhodovací praxe Komise neslouží sama o sobě jako právní rámec pro stanovení pokut v oblasti hospodářské soutěže vzhledem k tomu, že tento rámec je definován pouze v nařízení č. 1/2003 a v pokynech z roku 2006 (viz rozsudek ze dne 9. září 2011, Alliance One International v. Komise, T-25/06, EU:T:2011:442, bod 242 a citovaná judikatura), a že v každém případě není prokázáno, že okolnosti týkající se věci, v níž bylo vydáno toto rozhodnutí, jako jsou dotčené trhy, výrobky, země, podniky a období, byly srovnatelné s projednávaným případem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. června 2012, E.ON Ruhrgas a E.ON v. Komise, T-360/09, EU:T:2012:332, bod 262 a citovaná judikatura).

784 Uvedený pojem je třeba vykládat s přihlédnutím k cíli bodu 13 pokynů z roku 2006. Tímto cílem je, jak vyplývá z bodů 764 až 766 výše, použít jako výchozí částku pro výpočet pokut částku, která odráží zejména hospodářský význam protiprávního jednání na relevantním trhu, přičemž obrat z prodeje výrobků nebo služeb, které byly předmětem protiprávního jednání, je objektivním kritériem, které udává skutečnou míru škodlivosti tohoto jednání pro běžnou hospodářskou soutěž (viz rozsudek ze dne 28. června 2016, Portugal Telecom v. Komise, T-208/13, EU:T:2016:368, bod 236 a citovaná judikatura).

785 Je tedy na Komisi, aby pro účely určení, zda byly tržby dosaženy „[…] uvnitř EHP“ ve smyslu bodu 13 pokynů z roku 2006, zvolila kritérium, které odráží realitu trhu, tj. které je schopno nejlépe identifikovat důsledky kartelové dohody na hospodářskou soutěž v EHP.

786 V bodech 1186 a 1197 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že při výpočtu hodnoty tržeb zohlednila obrat z prodeje služeb letecké nákladní dopravy na trasách uvnitř EHP, na trasách Unie-třetí země, na trasách Unie-Švýcarsko a na trasách EHP kromě tras Unie-třetí země. Jak vyplývá z bodu 1194 odůvodnění tohoto rozhodnutí, prodeje související s trasami Unie-třetí země a trasami EHP kromě tras Unie-třetí země zahrnovaly jak prodeje služeb letecké nákladní dopravy na odchozích trasách, tak i prodeje vstupních služeb letecké nákladní dopravy.

787 Ve stejném bodě odůvodnění Komise pro účely odůvodnění zahrnutí obratu z prodeje těchto služeb do hodnoty tržeb odkázala na nutnost zohlednit jejich „konkrétní okolnosti“. Zejména tak uvedla, že jediné trvající protiprávní jednání se týkalo těchto služeb a že „protisoutěžní ujednání [mohla mít] negativní dopad na vnitřní trh, pokud jde o ně“.

788 Jak však vyplývá z bodů 156 až 237 výše a v rozporu s tvrzeními žalobkyň, bylo předvídatelné, že jediné trvající protiprávní jednání, včetně rozsahu, v němž se týkalo příchozích tras, bude mít podstatné a bezprostřední účinky na vnitřním trhu nebo uvnitř EHP, a mohlo tak ovlivnit běžnou hospodářskou soutěž uvnitř EHP. V bodech 1194 a 1241 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise nicméně uznala, že část „škody“ způsobené sporným jednáním na trasách EHP-třetí země se mohla projevit mimo EHP. Zdůraznila také, že část těchto služeb byla poskytována mimo EHP. V důsledku toho vycházela z bodu 37 pokynů z roku 2006 a obviněným dopravcům přiznala 50 % snížení základní částky pokuty pro trasy EHP-třetí země.

789 Za těchto podmínek by se konstatování, že Komise nemohla do hodnoty tržeb zahrnout 50 % obratu dosaženého na těchto trasách, rovnalo zákazu zohlednit pro účely výpočtu výše pokuty prodeje, které spadají do působnosti jediného trvajícího protiprávního jednání a které mohly poškodit hospodářskou soutěž v EHP.

790 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, toto snížení není stiženo protiprávností. Jak vyplývá z bodu 1241 odůvodnění a poznámky pod čarou č. 1536 napadeného rozhodnutí, Komise použila toto snížení na základě bodu 37 pokynů, který ji opravňuje odchýlit se od obecné metodiky stanovené v těchto pokynech, pokud to odůvodňují konkrétní okolnosti dané věci nebo nutnost dosáhnout v dané věci odrazujícího účinku.

791 V tomto ohledu je Komise v rozhodnutí ukládajícím pokutu povinna uvést odůvodnění, a to pokud jde zejména o výši uložené pokuty a zvolenou metodu jejího stanovení. Komise musí ve svém rozhodnutí uvést prvky posouzení, které jí umožnily vymezit závažnost a dobu trvání protiprávního jednání, aniž je povinna v něm uvádět podrobnější popis nebo číselné údaje týkající se způsobu výpočtu pokuty. Komisi nicméně přísluší vysvětlit poměrné vážení a své posouzení zohledněných skutečností (viz rozsudek ze dne 10. listopadu 2017, Icap a další v. Komise, T-180/15, EU:T:2017:795, bod 291 a citovaná judikatura).

792 Pokud se Komise rozhodne, jako v projednávané věci, použít bod 37 pokynů z roku 2006 a odchýlit se od obecné metodiky uvedené v těchto pokynech, kterými omezila svou posuzovací pravomoc, pokud jde o stanovení pokut, platí tento požadavek odůvodnění o to výrazněji. Toto odůvodnění musí být o to přesnější, že se uvedený bod omezuje na vágní odkaz na „konkrétní okolnosti dané věci“, a ponechává tak Komisi široký prostor pro uvážení k tomu, aby provedla výjimečnou úpravu základních částek pokut dotčených podniků. V takovém případě má totiž dodržení záruk poskytnutých unijním právním řádem ve správních řízeních, včetně povinnosti uvést odůvodnění, Komisí o to zásadnější význam (rozsudek ze dne 13. prosince 2016, Printeos a další v. Komise, T-95/15, EU:T:2016:722, bod 48).

793 V projednávané věci je třeba konstatovat, že Komise se téměř ve všech krocích výpočtu pokuty řídila obecnou metodikou pokynů z roku 2006 a odchýlila se od ní podle bodu 37 těchto pokynů pouze za účelem uplatnění obecného 50 % snížení základní částky. Důvody, proč se Komise rozhodla takto odchýlit od obecné metodiky pokynů z roku 2006, kterou se řídila v předchozích fázích výpočtu základní částky pokuty, jsou uvedeny v bodech 1194 a 1241 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Jak již bylo uvedeno v bodě 788 výše, tyto body odůvodnění naznačují, že část dotčených služeb byla poskytována mimo EHP a že část „škody“ způsobené sporným jednáním na trasách EHP-třetí země mohla vzniknout mimo EHP.

794 Komise přitom tím, že uvedla, že tyto okolnosti odůvodňují 50 % snížení základní částky pro příchozí i odchozí trasy, dostatečně vysvětlila důvody, na kterých se zakládá obecné 50 % snížení, a umožnila tak žalobkyním pochopit opodstatněnost použité metodiky a Tribunálu ji ověřit.

795 Pokud jde o opodstatněnost obecného 50 % snížení, je třeba poznamenat, že Komisi nelze vytýkat svévoli. Komise totiž založila svůj přístup na dvou objektivních kritériích (viz bod 793 výše), jejichž platnost žalobkyně ostatně nezpochybnily, a to jednak na místech fyzického poskytnutí služeb letecké nákladní dopravy na trasách EHP-třetí země, a jednak na místech, kde vznikla škoda v důsledku jediného trvajícího protiprávního jednání v rozsahu, v němž se týkala těchto tras.

796 Pokud jde o údajný nedostatek přesné analýzy těchto míst, je třeba se domnívat, že Komise mohla provést výjimečnou úpravu základní částky, když se domnívala, že obě použitá kritéria odůvodňovala takové snížení, jaké bylo přiznáno.

797 Argument žalobkyň, že na příchozích trasách dosáhly vyššího obratu než na odchozích trasách, je v tomto ohledu irelevantní. Jednak totiž tento argument, který se týká výlučně individuální situace žalobkyň, nemůže prokázat nesprávnost obou kritérií uvedených v bodech 1194 a 1241 odůvodnění napadeného rozhodnutí, která se týkají obecněji služeb příchozí a odchozí letecké nákladní dopravy a škody způsobené jediným trvajícím protiprávním jednáním ve vztahu k těmto službám. Kromě toho a v každém případě tento argument předpokládá, že obecné 50 % snížení vychází z předpokladu, že příslušný obrat byl rozdělen rovnoměrně mezi příchozí a odchozí trasy, což z napadeného rozhodnutí nevyplývá.

798 V rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že Komise nicméně měla upravit procentní podíl tohoto snížení v závislosti na rozdělení obratu každého z obviněných dopravců, je třeba připomenout, že při stanovení výše pokuty nesmí použitím různých metod výpočtu dojít k diskriminaci mezi podniky, které se účastnily dohody nebo jednání ve vzájemné shodě v rozporu s čl. 101 odst. 1 SFEU (obdobně viz rozsudek ze dne 19. července 2012, Alliance One International a Standard Commercial Tobacco v. Komise a Komise v. Alliance One International a další, C-628/10 P a C-14/11 P, EU:C:2012:479, bod 58 a citovaná judikatura).

799 Použít odlišující metodiku výpočtu na obviněné dopravce podle rozdělení jejich obratu mezi příchozí a odchozí trasy by ostatně znamenalo zvýhodnit některé z nich na základě kritéria, které je z hlediska závažnosti a doby trvání protiprávního jednání irelevantní (obdobně viz rozsudek ze dne 7. září 2016, Pilkington Group a další v. Komise, C-101/15 P, EU:C:2016:631, bod 66 a citovaná judikatura).

800 Kromě toho v rozsahu, v němž se žalobkyně dovolávají nerovného zacházení ve vztahu k obviněným dopravcům, kteří dosáhli vyššího obratu na odchozích trasách, než na trasách příchozích, je třeba připomenout, že zásada rovného zacházení, která představuje obecnou zásadu unijního práva, zakotvenou článkem 20 Listiny, vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (viz rozsudek ze dne 12. listopadu 2014, Guardian Industries a Guardian Europe v. Komise, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, bod 51 a citovaná judikatura).

801 Vzhledem k tomu, že se žalobkyně dovolávaly porušení zásady rovného zacházení, je na nich, aby přesně určily srovnatelné situace, které považují za odlišně posuzované, nebo odlišné situace, které považují za shodně posuzované [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. dubna 2013, Du Pont de Nemours (Francie) a další v. Komise, T-31/07, nezveřejněný, EU:T:2013:167, bod 311].

802 V projednávaném případě však žalobkyně takové situace neidentifikovaly.

803 Z toho vyplývá, že Komise byla oprávněna použít 50 % obratu dosaženého na trasách EHP-třetí země jako objektivní prvek, který spravedlivě měří škodlivost účasti žalobkyň na sporné kartelové dohodě pro běžnou hospodářskou soutěž, pokud byl výsledkem prodejů, které souvisely s EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2014, InnoLux v. Komise, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 47).

804 Taková souvislost přitom v projednávaném případě existuje, pokud jde o příchozí trasy, neboť, jak vyplývá z bodů 1194 a 1241 odůvodnění napadeného rozhodnutí a jak tvrdí Komise ve svých písemnostech, služby příchozí letecké nákladní dopravy jsou částečně poskytovány uvnitř EHP. Jak bylo totiž uvedeno v bodě 198 výše, účelem těchto služeb je právě umožnit přepravu zboží ze třetích zemí do EHP. Jak Komise správně uvádí, část jejich „fyzického“ poskytování se ze své povahy uskutečňuje v EHP, kde probíhá část přepravy tohoto zboží a kde přistává nákladní letadlo.

805 Za těchto podmínek byla Komise oprávněna se domnívat, že tržby ze služeb příchozí letecké nákladní dopravy byly dosaženy uvnitř v EHP ve smyslu bodu 13 pokynů z roku 2006.

806 Proto je třeba tuto výtku zamítnout a dospět k závěru, že se Komise nedopustila pochybení, když do hodnoty tržeb zahrnula 50 % obratu z prodeje služeb příchozí letecké nákladní dopravy.

3) K zahrnutí spíše celkové ceny za služby letecké nákladní dopravy do hodnoty tržeb než pouhých příplatků

807 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila bod 13 pokynů z roku 2006 tím, že do hodnoty tržeb zahrnula prvky ceny služeb letecké nákladní dopravy, u nichž neprokázala, že by měly jakoukoli souvislost s jediným trvajícím protiprávním jednáním. Jedná se zejména o jiné sazby a příplatky než PP a BP.

808 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

809 Je třeba připomenout, že pojem hodnoty tržeb ve smyslu bodu 13 pokynů z roku 2006 odráží cenu před zdaněním účtovanou zákazníkovi za zboží nebo službu, které byly předmětem daného protiprávního jednání (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. května 2009, KME Germany a další v. Komise, T-127/04, EU:T:2009:142, bod 91, a ze dne 18. června 2013, ICF v. Komise, T-406/08, EU:T:2013:322, bod 176 a citovaná judikatura). S ohledem na cíl sledovaný tímto bodem, který je převzat v bodě 6 týchž pokynů, a to vycházet při výpočtu výše pokuty uložené podniku z částky, která odráží ekonomický význam protiprávního jednání a relativní váhu tohoto podniku v něm (viz bod 764 výše), je tedy třeba pojem hodnoty tržeb chápat tak, že se týká tržeb na trhu dotčeném protiprávním jednáním (viz rozsudek ze dne 1. února 2018, Kühne + Nagel International a další v. Komise, C-261/16 P, nezveřejněný, EU:C:2018:56, bod 65 a citovaná judikatura).

810 Komise proto může pro určení hodnoty tržeb použít celkovou cenu, kterou podnik účtoval svým zákazníkům na relevantním trhu zboží nebo služeb, aniž je nutné rozlišovat nebo odečítat jednotlivé složky této ceny podle toho, zda byly či nebyly koordinovány (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. února 2018, Kühne + Nagel International a další v. Komise, C-261/16 P, nezveřejněný, EU:C:2018:56, body 66 a 67).

811 Jak přitom Komise v podstatě uvádí, PP a BP nejsou odlišným zbožím nebo službami, které mohou být předmětem protiprávního jednání v rozporu s články 101 nebo 102 SFEU. Naopak, jak vyplývá z bodů 17, 108 a 1187 odůvodnění napadeného rozhodnutí, PP a BP jsou pouze dvěma složkami ceny dotčených služeb.

812 Z toho vyplývá, že v rozporu s tvrzením žalobkyň bod 13 pokynů z roku 2006 nebránil tomu, aby Komise vzala v úvahu celou částku tržeb souvisejících s dotčenými službami, aniž ji rozdělila na jednotlivé složky.

813 Navíc je třeba poznamenat, že přístup zastávaný žalobkyněmi by znamenal se domnívat, že z hodnoty tržeb je třeba vyloučit ty složky ceny, které nebyly konkrétně koordinovány mezi obviněnými dopravci.

814 V tomto ohledu je třeba připomenout, že neexistuje žádný pádný důvod pro to, aby z hodnoty tržeb byly vyloučeny vstupy, jejichž náklady jsou mimo kontrolu stran údajného protiprávního jednání (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. května 2009, KME Germany a další v. Komise, T-127/04, EU:T:2009:142, bod 91). V rozporu s tvrzením žalobkyň totéž platí pro složky ceny, které, jako jsou sazby, nebyly konkrétně koordinovány, ale jsou nedílnou součástí prodejní ceny dotčeného výrobku nebo služby (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. března 2000, Cimenteries CBR a další v. Komise, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, EU:T:2000:77, bod 5030).

815 Rozhodnout jinak by znamenalo uložit Komisi nezohlednit hrubý obrat v některých případech, ale v jiných ano, v závislosti na prahové hodnotě, kterou by bylo obtížné používat a která by vedla k nekonečným a neřešitelným sporům, včetně námitek diskriminace (rozsudek ze dne 8. prosince 2011, KME Germany a další v. Komise, C-272/09 P, EU:C:2011:810, bod 53).

816 Komise tedy neporušila bod 13 pokynů z roku 2006, když dospěla v bodě 1190 odůvodnění napadeného rozhodnutí k závěru, že bylo třeba zohlednit celou částku tržeb souvisejících s dotčenými službami, aniž bylo nutné ji rozdělit na jednotlivé složky.

817 Tuto výtku je tedy třeba zamítnout.

4) K zahrnutí prodejů uskutečněných na trasách, které nesouvisí s místními nebo ojedinělými incidenty, kterých se žalobkyně účastnily na „hrstce tras“, do hodnoty tržeb

818 Žalobkyně vytýkají Komisi, že použila hodnotu tržeb „ve vztahu k velkým zeměpisným oblastem“, ačkoli jednání, které jim bylo vytýkáno, bylo z velké části lokální a ojedinělé a týkalo se nanejvýš „hrstky tras“.

819 Bylo by správnější vyloučit prodeje, na které se nevztahovalo jediné trvající protiprávní jednání, neboť jednak byl sporným jednáním dotčen pouze malý počet prodejů, jelikož žalobkyně měly obecnou politiku uplatňování stejných příplatků jako Lufthansa v rámci aliance, která byla předmětem výjimky z roku 1996, a jednak nebyla prokázána protiprávnost určitého počtu složek jediného trvajícího protiprávního jednání. To se týkalo zejména tras EHP-třetí země, kde Komise neposuzovala regulatorní režimy třetích zemí.

820 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

821 Je třeba připomenout, že, jak vyplývá ze všech výše uvedených skutečností, Komise byla oprávněna přičíst žalobkyním odpovědnost za jediné trvající protiprávní jednání na trasách uvnitř EHP, trasách Unie-třetí země, trasách Unie-Švýcarsko a trasách EHP kromě tras Unie-třetí země.

Z toho vyplývá, že jediné trvající protiprávní jednání se vztahuje na všechny tyto trasy, a nikoli pouze na „hrstku tras“, na nichž byly žalobkyně dle svého tvrzení zapojeny do místních a ojedinělých incidentů.

822 Komise proto mohla, aniž porušila bod 13 pokynů z roku 2006, zahrnout do hodnoty tržeb tržby ze všech tras uvnitř EHP, tras EHP-třetí země, tras Unie-Švýcarsko a tras EHP kromě tras Unie-třetí země.

823 S ohledem na výše uvedené je třeba vyhovět výtce vycházející ze zahrnutí obratu z prodeje služeb letecké nákladní dopravy na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko do hodnoty tržeb a ve zbývající části tuto část zamítnout.

b) K druhé části vycházející z pochybení při určení závažnosti jediného trvajícího protiprávního jednání

824 Žalobkyně tvrdí, že Komise porušila čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003 a body 19 a 20 pokynů z roku 2006 tím, že použila příliš vysoký koeficient závažnosti ve výši 16 %. Podle žalobkyň totiž Komise při určování závažnosti jediného trvajícího protiprávního jednání nezohlednila všechny relevantní okolnosti projednávané věci. Komise zejména nezohlednila individuální odpovědnost žalobkyň.

825 Argumentaci žalobkyň lze v podstatě rozdělit do pěti výtek.

826 Zaprvé Komise údajně nesprávně nezohlednila skutečnost, že jediné trvající protiprávní jednání se netýkalo celé ceny dotčených služeb a že koordinace dvou (menších) složek celkové ceny, aniž je prokázán její vliv na trh, byla zjevně méně závažná než koordinace celé ceny s prokázanými účinky na trh.

827 Zadruhé, koeficient závažnosti ve výši 16 %, který Komise použila, představoval 45 % až 320 % hodnoty dotčených příplatků, a překročil tak maximální prahovou hodnotu ve výši 30 % uvedenou v bodě 21 pokynů z roku 2006. Příplatky totiž představovaly v období od února 2000 do února 2006 ročně 5 % až 35 % celkové hodnoty dotčených tržeb.

828 Zatřetí, v bodě 1199 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise bez jakéhokoli odůvodnění předpokládala, že jediné trvající protiprávní jednání fungovalo „ke škodě zákazníků a v konečném důsledku ke škodě široké veřejnosti“.

829 Začtvrté, použití jediného koeficientu na všechny adresáty napadeného rozhodnutí je v rozporu se zásadami individualizace trestů a proporcionality. Snížení ve výši 10 %, které bylo žalobkyním přiznáno z titulu polehčujících okolností v bodě 1259 odůvodnění napadeného rozhodnutí, neodráží plně rozdíl mezi situací žalobkyň a situací ostatních obviněných dopravců.

830 Zapáté, jednání žalobkyň se odehrávalo mimo omezenou skupinu účastníků a obecně se omezovalo na koordinaci v souladu s DLS ve třetích zemích a na spolupráci v rámci aliancí. Tato jednání nebyla tajná, údajně byla z velké části zveřejněna v novinách nebo na internetu a byla předložena orgánům pro hospodářskou soutěž nebo jimi schválena.

831 Komise argumentaci žalobkyň zpochybňuje.

832 Podle čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003 při stanovování výše pokuty se přihlíží zejména k závažnosti protiprávního jednání.

833 Body 19 až 23 pokynů z roku 2006 stanoví následující:

„19. Základní výše [částka] pokuty bude souviset s určitým podílem tržeb a záviset na stupni závažnosti protiprávního jednání vynásobeným počtem let, během nichž k takovému jednání docházelo.

20. Vyhodnocení závažnosti se provede individuálně pro každý typ protiprávního jednání a přihlédne se přitom ke všem důležitým okolnostem případu.

21. Podíl tržeb, k němuž se bude přihlížet, se obvykle bude nacházet na stupnici do 30 %.

22. Při rozhodování o tom, zda by se podíl tržeb, k němuž se bude v daném případě přihlížet, měl nacházet ve spodní nebo horní části této stupnice, vezme Komise v úvahu určitý počet ukazatelů, například povahu protiprávního jednání, kumulovaný podíl všech stran na trhu, zeměpisný rozsah protiprávního jednání, implementování či neimplementování protiprávního jednání.

23. Mezi nejzávažnější omezení hospodářské soutěže patří horizontální dohody o stanovení cen, rozdělení trhů a omezení produkce, které jsou obvykle tajné. Politika hospodářské soutěže je musí přísně trestat. Podíl tržeb, k němuž se u takového protiprávního jednání přihlíží, se proto bude většinou nacházet v horní části stupnice.“

834 Podle judikatury platí, že horizontální dohoda, podle níž se dotčené podniky nedohodnou na celkové ceně, ale na její složce, představuje horizontální dohodu o stanovení cen ve smyslu bodu 23 pokynů z roku 2006, a proto patří k nejzávažnějším omezením hospodářské soutěže (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. února 2016, UTi Worldwide a další v. Komise, T-264/12, nezveřejněný, EU:T:2016:112, body 277 a 278).

835 Z toho vyplývá, jak Komise připomněla v bodě 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že taková dohoda si obecně zaslouží koeficient závažnosti na horní hranici stupnice od 0 do 30 % uvedené v bodě 21 pokynů z roku 2006.

836 Podle judikatury platí, že koeficient závažnosti výrazně nižší než horní hranice této stupnice je velmi příznivý pro podnik, který je stranou takové dohody (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2013, Team Relocations a další v. Komise, C-444/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:464, bod 125) a může být dokonce odůvodněný pouze s ohledem povahu protiprávního jednání (viz rozsudek ze dne 26. září 2018, Philips a Philips France v. Komise, C-98/17 P, nezveřejněný, EU:C:2018:774, bod 103 a citovaná judikatura).

837 V bodě 1199 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom Komise měla přesně za to, že „dohody nebo jednání ve vzájemné shodě, kterých se […] [napadené] rozhodnutí týká, se týka[ly] stanovení různých složek ceny“.

838 Komise tedy správně v bodech 1199, 1200 a 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí kvalifikovala sporné jednání jako horizontální dohodu nebo jednání v oblasti cen, i když se „netýkalo celé ceny dotčených služeb“.

839 Komise byla tedy oprávněna dospět v bodě 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí k závěru, že sporné dohody a jednání patřily mezi nejzávažnější omezení hospodářské soutěže, a proto si zasloužily koeficient závažnosti „na vrcholu stupnice“.

840 Koeficient závažnosti ve výši 16 %, který Komise použila v bodě 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí a který je výrazně nižší než horní hranice stupnice uvedená v bodě 21 pokynů z roku 2006, tedy mohl být odůvodněn pouze povahou jediného trvajícího protiprávního jednání.

841 Je však třeba poznamenat, že jak vyplývá z bodů 1209 až 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí, Komise se při stanovení koeficientu závažnosti ve výši 16 % neopírala pouze o povahu jediného trvajícího protiprávního jednání. Komise tak v tomto rozhodnutí poukázala na kumulovaný tržní podíl obviněných dopravců na světové úrovni a na trasách v rámci EHP a EHP-třetí země (bod 1209 odůvodnění), na zeměpisný rozsah sporné kartelové dohody (bod 1210 odůvodnění) a na provádění sporných dohod a jednání (bod 1211 odůvodnění).

842 Žalobkyně však v rámci této části nezpochybňují opodstatněnost těchto faktorů pro účely stanovení koeficientu závažnosti.

843 Za těchto podmínek nemohou žalobkyně tvrdit, že koeficient závažnosti ve výši 16 % byl protiprávní.

844 Žádný z argumentů žalobkyň nemůže tento závěr zpochybnit.

845 Zaprvé, v rozsahu, v němž žalobkyně tvrdí, že Komise měla zohlednit údajně veřejnou povahu jejich jednání, je třeba poznamenat, že jejich argumentace není z právního ani faktického hlediska opodstatněná. Z právního hlediska je třeba připomenout, že tajnost kartelové dohody je zajisté okolností, která může zvyšovat její závažnost. Nicméně bod 23 pokynů z roku 2006 nepodmiňuje kvalifikaci protiprávního jednání jako nejzávažnější omezení hospodářské soutěže jeho tajnou povahou. Tento bod pouze uvádí, že horizontální dohody o stanovení cen, které patří ze své povahy mezi nejzávažnější omezení hospodářské soutěže, „jsou obvykle tajné“. Z toho vyplývá, že tajná povaha protiprávního jednání není nezbytnou podmínku toho, aby mohlo být protiprávní jednání kvalifikováno jako závažné ve smyslu bodu 23 pokynů z roku 2006 a jako takové sankcionováno (v tomto smyslu obdobně viz rozsudek ze dne 14. prosince 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich a další v. Komise, T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, EU:T:2006:396, bod 252).

846 I kdyby tedy byla tajná povaha jednání žalobkyň prokázána, nemůže zpochybnit legalitu koeficientu závažnosti použitého v bodě 1212 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

847 Je totiž třeba poznamenat, podobně jak to učinila Komise, že se žalobkyně neúčastnily pouze veřejných jednání. Naopak, účastnily se tajných jednání, z nichž několik svědčí dokonce o aktivní snaze svá jednání zastírat. V bodě 144 odůvodnění napadeného rozhodnutí tak Komise odkazuje na interní e-mailovou komunikaci z ledna 2000, v níž zaměstnanec žalobkyň svým kolegům sdělil, „aby se [v odpovědi na dopis finského sdružení spedičních podniků] neodvolávali na jiné dopravce, neboť [by] to m[ohlo] způsobit problém s antimonopolními orgány“ (viz rovněž bod 400 výše).

848 Zadruhé v rozsahu, v němž se žalobkyně dovolávají neexistence prokázaných účinků jediného trvajícího protiprávního jednání a skutečnosti, že Komise neprokázala, že fungovalo „ke škodě zákazníků a v konečném důsledku ke škodě široké veřejnosti“, je třeba připomenout, že pokyny o metodě stanovování pokut uložených podle čl. 15 odst. 2 nařízení č. 17 a čl. 65 odst. 5 Smlouvy o ESUO (Úř. věst. 1998, C 9, s. 3; Zvl. vyd. 08/01, s. 171) stanovily, že při hodnocení závažnosti protiprávního jednání je třeba brát v úvahu mimo jiné skutečný dopad na trh, pokud jej lze měřit.

849 Nicméně tento požadavek pokyny z roku 2006, které se použijí v projednávané věci, již nestanoví. Tyto pokyny tedy neukládají Komisi, aby zohlednila skutečný dopad za účelem stanovení podílu hodnoty tržeb v rámci určení závažnosti v souladu s body 19 až 24 pokynů z roku 2006 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. června 2015, FSL a další v. Komise, T-655/11, EU:T:2015:383, bod 539).

850 Ani judikatura jí to neukládá přinejmenším v případě omezení hospodářské soutěže „ z hlediska účelu“.

851 Závažnost protiprávního jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže totiž musí být zjištěna v závislosti na řadě faktorů. Mezi nimiž jsou zejména konkrétní okolnosti případu, jeho kontext a odrazující účinek pokut, a to aniž by byl vytvořen závazný nebo taxativní výčet kritérií, jež musejí být nutně zohledněna (usnesení ze dne 25. března 1996, SPO a další v. Komise, C-137/95 P, EU:C:1996:130, bod 54, a rozsudek ze dne 28. června 2005, Dansk Rørindustri a další v. Komise, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 241).

852 I když lze mezi těmito faktory zohlednit zajisté účinky na trh, tyto mají zásadní význam pouze v případě dohod, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě, jejichž přímým účelem není zabránit, omezit nebo narušit hospodářskou soutěž, a které proto mohou spadat do působnosti článku 101 SFEU pouze v důsledku svých konkrétních účinků (rozsudek ze dne 12. prosince 2018, Servier a další v. Komise, T-691/14, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2018:922, bod 1809).

853 Jinak by byla Komisi v rámci výpočtu částky pokuty uložena povinnost, ke které podle ustálené judikatury není pro účely použití článku 101 SFEU povinna, pokud má dotčené protiprávní jednání protisoutěžní účel (viz rozsudek ze dne 3. září 2009, Prym a Prym Consumer v. Komise, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 64 a citovaná judikatura).

854 V bodě 903 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom Komise kvalifikovala sporné jednání jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tedy nebyla povinna zohlednit skutečný dopad jediného trvajícího protiprávního jednání na trh.

855 Nic to však nemění na tom, že jestliže Komise pro účely výpočtu částky pokuty považuje za příhodné zohlednit skutečný dopad protiprávního jednání na trh, nemůže se omezit na pouhou domněnku, ale musí poskytnout konkrétní, důvěryhodné a dostatečné indicie, které jí umožní posoudit, jaký skutečný dopad mohlo mít protiprávní jednání z hlediska hospodářské soutěže na uvedeném trhu (rozsudek ze dne 3. září 2009, Prym a Prym Consumer v. Komise, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 82).

856 Podobně, ačkoli Komise není povinna pro účely stanovení pokut prokázat, že dotyčné protiprávní jednání přineslo dotčeným podnikům protiprávní výhodu, ani případně zohlednit neexistenci takové výhody, může být posouzení protiprávního zisku vytvořeného protiprávním jednáním relevantní, pokud se Komise pro účely stanovení koeficientu závažnosti opírá právě o něj (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. března 2000, Cimenteries CBR a další v. Komise, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, EU:T:2000:77, body 4881 a 4882).

857 V bodě 1199 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise při určování koeficientu závažnosti uvedla, že sporné dohody a jednání „přinesly prospěch [obviněným dopravcům] ke škodě [zákazníků] a v konečném důsledku široké veřejnosti“. Na podporu tohoto zjištění však nepředložila žádný důkaz.

858 Je však třeba poznamenat, že dotčené zjištění není samostatným důvodem, ze kterého Komise vycházela při posuzování závažnosti jediného trvajícího protiprávního jednání, nýbrž jedním z řady důvodů, která zohlednila při posuzování povahy tohoto protiprávního jednání v bodech 1199 až 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Tento důvod přitom nepředstavuje nezbytný základ pro závěr, že se protiprávní jednání týkalo stanovení složek ceny služeb letecké nákladní dopravy, a že tedy mohlo odůvodňovat použití koeficientu závažnosti na spodní části „horní hranice stupnice“ uvedené v bodě 23 pokynů z roku 2006 pro nejzávažnější omezení hospodářské soutěže. Tento argument tedy nemůže zpochybnit posouzení povahy dotčeného protiprávního jednání obsažené v napadeném rozhodnutí. V důsledku toho, jelikož žalobkyně neprokázaly, že koeficient závažnosti nebyl odůvodněn s ohledem na ostatní faktory, které byly zohledněny v napadeném rozhodnutí (viz body 841 a 842 výše), je třeba tento argument odmítnout.

859 Zatřetí, pokud jde o výtku, že použitý koeficient závažnosti představuje 45 % až 320 % hodnoty dotčených příplatků, a tedy překračuje maximální hranici 30 % hodnoty tržeb stanovenou v bodě 21 pokynů z roku 2006, stačí uvést, že žalobkyně vycházejí z chybného předpokladu, že Komise měla pro účely stanovení hodnoty tržeb zohlednit pouze výši příplatků, a nikoli celou cenu dotčených služeb (viz body 809 až 816 výše).

860 Začtvrté, pokud jde o výtky vycházející z porušení zásad individualizace trestů a proporcionality a údajného nezohlednění konkrétních okolností účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání ze strany Komise, je třeba připomenout, že k faktorům, které mají být zohledněny při posuzování závažnosti protiprávního jednání, patří jednání každého podniku, jeho role při zavádění kartelové dohody, zisk, který může z těchto jednání vytěžit, jeho velikost a hodnota dotyčného zboží, jakož i riziko, které představují protiprávní jednání tohoto druhu pro cíle Unie (viz rozsudek ze dne 26. ledna 2017, Roca Sanitario v. Komise, C-636/13 P, EU:C:2017:56, bod 49 a citovaná judikatura).

861 Je třeba však připomenout, že zohlednění rozdílů mezi jednáním různých podniků, které se podílely na témže protiprávním jednání, nemusí být nevyhnutelně uskutečněno v průběhu určení koeficientů závažnosti, ale lze jej provést až v dalším stadiu výpočtu pokuty, jako je úprava základní částky pokuty v závislosti na přitěžujících a polehčujících okolnostech podle bodů 28 a 29 pokynů z roku 2006 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. ledna 2017, Roca v. Komise, C-638/13 P, EU:C:2017:53, bod 67 a citovaná judikatura).

862 V rámci stanovení koeficientu závažnosti přitom Komise v bodě 1208 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že posuzuje „skutečnost, že někteří dopravci mohli hrát menší roli […] jako možnou polehčující okolnost“. Komise tak měla v bodech 1258 a 1259 odůvodnění tohoto rozhodnutí za to, že účast žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání byla omezené povahy, a proto jim z titulu polehčujících okolností snížila základní částku pokuty o 10 %.

863 Z toho vyplývá, že se Komise nedopustila pochybení, když nezohlednila omezenou účast žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání také ve fázi stanovení koeficientu závažnosti. Pokud jde o otázku, zda snížení pokuty o 10 %, které bylo žalobkyním poskytnuto za jejich omezenou účast

na jediném trvajícím protiprávním jednání v rámci posouzení polehčujících okolností, bylo dostatečné, tato otázka se překrývá s pátou částí tohoto žalobního důvodu a bude přezkoumána v rámci uvedené páté části.

864 Tuto část je proto třeba zamítnout.

c) K třetí části vycházející z pochybení při stanovování doby trvání jediného trvajícího protiprávního jednání

865 Žalobkyně vytýkají Komisi, že se dopustila pochybení při stanovování doby trvání protiprávního jednání.

866 Argumentace, kterou žalobkyně uvádějí na podporu této části, splývá s argumentací, které se dovolávají na podporu třetího žalobního důvodu. Jak přitom vyplývá z bodů 353 až 358 výše, tato argumentace není opodstatněná.

867 Tuto část je proto třeba zamítnout.

d) Ke čtvrté části vycházející z pochybení při zvýšení základní částky z důvodu opakování protiprávního jednání

868 Žalobkyně tvrdí, že Komise se dopustila pochybení, když zvýšila základní částku pokuty uložené SAS Consortium a společnosti SAS Cargo o 50 %, aby zohlednila skutečnost, že SAS Consortium bylo adresátem rozhodnutí Komise 2001/716/ES ze dne 18. července 2001 v řízení podle článku [101 SFEU] a článku 53 Dohody o EHP (věc COMP. D.2 37.444 – SAS/Maersk Air a věc COMP. D.2 37.386 – Sun-Air v. SAS a Maersk Air) (Úř. věst. 2001, L 265, s. 15).

869 Podle žalobkyň se rozhodnutí 2001/716 jednak týká protiprávního jednání, které není ani totožné, ani podobné s protiprávním jednáním popsaným v napadeném rozhodnutí, a jednak nemůže odůvodnit zvýšení pokuty, pokud jde o jednání před 18. červencem 2001, kdy bylo přijato rozhodnutí 2001/716.

870 Žalobkyně kromě toho tvrdí, že v roce 2002 obdržely od dánského orgánu pro hospodářskou soutěž ujištění, že orgány Unie nebudou moci zasahovat proti sazbám letecké nákladní dopravy schváleným nebo koordinovaným veřejnými orgány a použitelným na trasy Unie-třetí země. Žalobkyně rovněž tvrdí, že Komise svou rozhodovací praxí podporovala vytváření aliancí mezi dopravci, včetně koordinace cen.

871 Jak vyplývá z bodu 28 pokynů z roku 2006 a z judikatury Soudního dvora, přitěžující okolnost opakování protiprávního jednání se vyznačuje tím, že podnik pokračuje ve stejném či podobném protiprávním jednání nebo ho opakuje i poté, co Komise nebo vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž konstatovaly, že tento podnik porušil ustanovení článku 101 nebo 102 SFEU (viz rozsudek ze dne 5. března 2015, Komise a další v. Versalis a další, C-93/13 P a C-123/13 P, EU:C:2015:150, bod 87 a citovaná judikatura).

872 Podle judikatury platí, že protiprávní jednání jsou podobná nebo stejného druhu pro účely zjištění opakování protiprávního jednání, pokud obě dvě spočívají v porušení stejných ustanovení Smlouvy o SEU (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 12. prosince 2007, BASF a UCB v. Komise,

T-101/05 a T-111/05, EU:T:2007:380, bod 64; ze dne 6. května 2009, Outokumpu a Luvata v. Komise, T-122/04, EU:T:2009:141, bod 56, a ze dne 30. září 2009, Hoechst v. Komise, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 147).

873 Zohlednění opakování protiprávního jednání odpovídá potřebě trestat opakovaná porušení pravidel hospodářské soutěže týmž podnikem (rozsudek ze dne 17. června 2010, Lafarge v. Komise, C-413/08 P, EU:C:2010:346, bod 61) a jeho účelem je motivovat podniky, které vykazují sklony k porušování pravidel práva hospodářské soutěže, aby změnily své jednání (rozsudek ze dne 8. února 2007, Groupe Danone v. Komise, C-3/06 P, EU:C:2007:88, bod 39).

874 Zjištění a posouzení zvláštních charakteristických znaků opakování protiprávního jednání je součástí posuzovací pravomoci Komise, pokud jde o volbu skutečností, které zohlední při stanovování výše pokut (rozsudek ze dne 8. února 2007, Groupe Danone v. Komise, C-3/06 P, EU:C:2007:88, bod 38). Při výkonu této pravomoci Komise může v každém případě přihlédnout k příznakům potvrzujícím existenci sklonu dotčeného podniku porušovat pravidla hospodářské soutěže, včetně například doby, která uplynula mezi dotčenými protiprávními jednáními (rozsudek ze dne 8. února 2007, Groupe Danone v. Komise, C-3/06 P, EU:C:2007:88, bod 39). Podle judikatury Komise nepřekračuje meze této pravomoci tím, že použije přitěžující okolnost opakování protiprávního jednání v případě, kdy k druhému protiprávnímu jednání, které začalo před zjištěním prvního protiprávního jednání, nedošlo z větší části před tímto zjištěním (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. července 2008, BPB v. Komise, T-53/03, EU:T:2008:254, body 394 až 396).

875 Právě ve světle takto připomenutých úvah a zásad je třeba přezkoumat tuto část.

876 Zaprvé, pokud jde o údajnou neexistenci podobnosti mezi jediným trvajícím protiprávním jednáním a kartelem o rozdělení trhů sankcionovaným rozhodnutím 2001/716, je třeba uvést, že obě tato protiprávní jednání se týkají horizontální kartelové dohody, kterou Komise považovala za porušení článku 101 SFEU. Tato protiprávní jednání je proto třeba považovat za podobná pro účely zjištění existence opakování protiprávního jednání.

877 Tento závěr není zpochybněn rozhodnutím Komise 2005/503/ES ze dne 29. září 2004 v řízení podle článku [101 SFEU] (věc COMP/C.37.750/B2 – Brasseries Kronenbourg – Brasseries Heineken) (Úř. věst. 2005, L 184, s. 57), kterého se dovolávají žalobkyně a v němž měla Komise údajně za to, že dřívější dohoda o cenách nebyla stejného typu jako smírčí dohoda, o kterou se jednalo v uvedeném rozhodnutí. Z ustálené judikatury totiž vyplývá, že předchozí rozhodovací praxe Komise sama o sobě neslouží jako právní rámec pro pokuty v oblasti hospodářské soutěže, neboť tento rámec je vymezen pouze v nařízení č. 1/2003 a v pokynech z roku 2006, a v každém případě nebylo prokázáno, že by okolnosti věci, ve které bylo vydáno toto rozhodnutí, byly srovnatelné s okolnostmi projednávané věci.

878 Zadruhé, pokud jde o to, že Komise při použití zvýšení základní částky o 50 % z důvodu opakování protiprávního jednání neodlišila a nevyloučila dobu trvání jediného trvajícího protiprávního jednání, která předcházela přijetí rozhodnutí 2001/716, je třeba nejprve poznamenat, že v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 871 výše se přitěžující okolnost opakování protiprávního jednání vztahuje na případ, kdy druhé protiprávní jednání pokračuje po prvním zjištění protiprávního jednání, což předpokládá, že začalo před tímto prvním zjištěním. Tak je tomu v projednávané věci v případě účasti SAS Consortium a společnosti SAS Cargo na jediném trvajícím protiprávním jednání od 13. prosince 1999, respektive od 1. června 2001, tj. před 18. červencem 2001, kdy bylo přijato rozhodnutí 2001/716.

879 Dále v bodě 1244 odůvodnění napadeného rozhodnutí byla Komise při posuzování znaků opakování protiprávního jednání oprávněna zohlednit skutečnost, že žalobkyně v projednávané věci pokračovaly v podobném protiprávním jednání téměř pět let po přijetí rozhodnutí 2001/716. Tato okolnost jednak svědčí o tom, že k převážné části jediného trvajícího protiprávního jednání došlo až po prvním zjištění protiprávního jednání, a nikoli před ním, čímž se skutkové okolnosti projednávané věci odlišují od skutkových okolností v rozsudku ze dne 11. března 1999, Thyssen Stahl v. Komise (T-141/94, EU:T:1999:48), na který se odvolávají žalobkyně. Kromě toho svědčí o sklonu žalobkyň nevyvozovat ze zjištění protiprávního jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže vůči nim odpovídající důsledky (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. července 2008, Lafarge v. Komise, T-54/03, nezveřejněný, EU:T:2008:255, bod 727).

880 Konečně je třeba uvést, že bod 28 pokynů z roku 2006 nerozlišuje, pokud jde o metodiku zvýšení za opakované protiprávní jednání, podle toho, zda je toto jednání tvořeno opakováním nebo pokračováním protiprávního jednání a pouze stanoví, že „základní výše pokuty bude zvýšena až o 100 % za každé zjištěné protiprávní jednání“. Použitím koeficientu zvýšení za opakování protiprávního jednání na základní částku jako celek tedy Komise dodržela indikativní pravidla chování, která si stanovila a od nichž se v zásadě nemůže odchýlit (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2013, Ziegler v. Komise, C-439/11 P, EU:C:2013:513, bod 60). Naproti tomu, ačkoli bod 28 pokynů z roku 2006 nestanoví možnost upravit základ pro zvýšení za opakování protiprávního jednání tak, aby byla případně zohledněna relativní část doby trvání protiprávního jednání, která předcházela prvnímu zjištění protiprávního jednání, nebrání tomu, aby sazba zvýšení takové zohlednění reflektovala.

881 Vzhledem k okolnostem případu, jak jsou připomenuty zejména v bodě 879 výše, k režimu opakování protiprávního jednání v případě pokračování v podobném protiprávním jednání (viz body 878 a 880 výše) a k potřebě odrazení, která je základem pro použití přitěžující okolnosti opakování protiprávního jednání (viz bod 873 výše), je třeba mít za to, že Komise se nedopustila pochybení, když základní částku pokuty uložené společnosti SAS Cargo a SAS Consortium zvýšila o 50 %.

882 Tento závěr nezpochybňuje ani námitka žalobkyň týkající se porušení zásady presumpce neviny, na jejíž podporu nepředložily žádný argument.

883 Zatřetí se žalobkyně dovolávají ujištění, které obdržely od dánského orgánu pro hospodářskou soutěž. Tento argument byl již přezkoumán a odmítnut v rámci třetího žalobního důvodu (viz bod 682 výše).

884 Pokud jde o rozhodovací praxi Komise týkající se aliancí mezi dopravci včetně koordinace cen, je třeba připomenout, že jednání, které je žalobkyním přičítáno, nesledovalo výlučně legitimní cíle různých aliancí, k nimž patřily. Pokud jde o jednání, které bylo součástí sledování těchto cílů, kromě jednání popsaného v bodě 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí, toto jednání nebylo žalobkyním přičteno (viz bod 332 výše).

885 Z toho vyplývá, že tuto část je třeba zamítnout.

e) K páté části vycházející z pochybení při zohlednění polehčujících okolností

886 Žalobkyně v podstatě tvrdí, že Komise porušila bod 29 pokynů z roku 2006 tím, že při posuzování polehčujících okolností nezohlednila všechny relevantní skutečnosti a že jim nedostatečně snížila pokutu z titulu polehčujících okolností, které zohlednila. Žalobkyně připomínají, že jejich účast na

protiprávním jednání byla omezená, že koordinace příplatků byla v mnoha případech vyžadována regulatorními režimy třetích zemí, že aliance mezi dopravci byly praktikou podporovanou Komisí a že rozhodnutí dánského orgánu pro hospodářskou soutěž z roku 2002 založilo legitimní očekávání, že dodržování DLS žalobkyněmi ve třetích zemích nespadá do působnosti pravidel hospodářské soutěže Unie.

887 Komise zpochybňuje argumentaci žalobkyň.

888 V tomto ohledu je třeba připomenout, že bod 27 pokynů z roku 2006 stanoví, že při rozhodování o výši pokuty může Komise vzít v úvahu okolnosti vedoucí ke zvýšení nebo snížení základní částky po celkové úvaze a přihlédne přitom ke všem důležitým okolnostem.

889 Bod 29 pokynů z roku 2006 stanoví, že základní částka pokuty může být snížena, pokud Komise zjistí, že existují polehčující okolnosti. Tento bod uvádí pro ilustraci, nikoliv taxativně pět druhů polehčujících okolností, které mohou být zohledněny, včetně podstatně omezené účasti dotčeného podniku na protiprávním jednání a povolení nebo doporučení daného protisoutěžního jednání veřejnými orgány nebo právními předpisy.

890 Komise v bodě 1263 odůvodnění napadeného rozhodnutí na jedné straně konstatovala, že žádný regulatorní režim neukládal obviněným dopravcům povinnost vzájemně se dohodnout na svých sazbách. V bodech 1 264 a 1 265 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla nicméně Komise za to, že některé regulatorní režimy mohly obviněné dopravce přimět k protisoutěžnímu jednání, a proto jim v souladu s bodem 29 pokynů z roku 2006 přiznala obecné 15% snížení.

891 Je třeba poznamenat, že argumentace žalobkyň proti tomuto posouzení se shoduje s argumentací, kterou uvedly na podporu šesté části třetího žalobního důvodu (viz body 505 až 507 výše). Žalobkyně totiž tvrdí, že obecné 15 % snížení mělo být vyšší, protože „právní předpisy a správní praxe“ dotčených zemí „nejenže ‚podporovaly‘ koordinaci příplatků, ale v mnoha případech ji i nařizovaly“.

892 V tomto ohledu je třeba zaprvé poznamenat, že relevantní právní úprava buď podporovala sporné jednání na trasách EHP-třetí země, přičemž v takovém případě může být snížení výše pokuty odůvodněné podle bodu 29 pokynů z roku 2006 (viz body 888 a 889 výše), nebo je vyžadovala, přičemž v takovém případě nemohlo být zjištěno žádné protiprávní jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže a za toto jednání nemohla být uložena žádná pokuta (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. listopadu 1997, Komise a Francie v. Ladbroke Racing, C-359/95 P a C-379/95 P, EU:C:1997:531, bod 33 a citovaná judikatura).

893 V rozsahu, v němž přitom žalobkyně v podstatě tvrdí, že četné regulatorní režimy vyžadovaly koordinaci, však musí být jejich argumentace odmítnuta jako neúčinná, neboť i kdyby byla opodstatněná, znamenala by vadu zjištění protiprávního jednání, a nikoli vadu použití bodu 29 pokynů z roku 2006, o něž se jedná v rámci této části.

894 Zadruhé a v každém případě je třeba uvést, že argumentace žalobkyň vychází z chybné analýzy dotčených regulatorních režimů. Jak bylo uvedeno v bodech 509 až 563 výše, s výjimkou koordinace PP v Thajsku mezi 20. červencem 2005 a 14. únorem 2006, se žalobkyním nepodařilo prokázat, že jejich jednání ve třetích zemích bylo výsledkem státního omezení. Pokud jde o uvedenou koordinaci, žalobkyně prokázaly existenci státního omezení. Tato koordinace tedy

nespadá do působnosti jediného trvajícího protiprávního jednání, a v důsledku toho nemohla být důvodem pro sankcionování žalobkyň. Proto ji nelze zohlednit jako polehčující okolnost týkající se dopadu právní úpravy třetích zemí na jejich jednání.

895 Pokud jde o odkaz žalobkyň na rozhodnutí Komise C(2008) 5955 final ze dne 15. října 2008 v řízení podle článku [101 SFEU] (věc COMP/39 188 – Banány), stačí připomenout, že pouhá skutečnost, že Komise ve své předchozí rozhodovací praxi přiznala určitou míra snížení za určité jednání neznamená, že je povinna přiznat stejné snížení při posuzování podobného jednání v pozdějším správním řízení (viz rozsudek ze dne 6. května 2009, KME Německo a další v. Komise, T-127/04, EU:T:2009:142, bod 140 a citovaná judikatura). Žalobkyně se tedy nemohou dovolávat snížení výše pokut, které bylo přiznáno v této jiné věci.

896 Za těchto podmínek je třeba se domnívat, že Komise se nedopustila pochybení, když stanovila obecné 15 % snížení

897 Na druhé straně v bodech 1 258, 1 259, 1 268, 1 271, 1 274, 1 278 a 1 279 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise odmítla argumenty žalobkyň vycházející z jejich údajně pasivní role v jediném trvajícím protiprávním jednání, legitimního očekávání, které vyvozovaly z rozhodnutí dánského orgánu pro hospodářskou soutěž z roku 2002, a z omezené povahy účinků a provádění jediného trvajícího protiprávního jednání. Naproti tomu v bodě 1 258 napadeného rozhodnutí Komise snížila žalobkyni a společnostem Air Canada a Lan Cargo základní částku pokuty o 10 % z důvodu jejich podstatně omezené účasti na uvedeném protiprávním jednání.

898 Žalobkyně tvrdí, že tato posouzení jsou stižena třemi pochybeními, která Tribunál postupně přezkoumá.

899 Zaprvé, pokud jde o údajnou nedostatečnost snížení základní částky pokuty o 10 %, které bylo žalobkyním přiznáno z důvodu jejich omezené účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, je třeba připomenout, že v bodě 1 258 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise pro účely posouzení omezené povahy účasti žalobkyň a společností Lan Airlines a Air Canada na jediném trvajícím protiprávním jednání zohlednila skutečnost, že se „nepodílely na všech složkách [uvedeného] protiprávního jednání“.

900 Míra účasti žalobkyň a společností Lan Airlines a Air Canada na jediném trvajícím protiprávním jednání je popsána v bodech 882 a 883 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V těchto bodech odůvodnění Komise uvedla, že žalobkyně a společností Lan Airlines a Air Canada se přímo podílely pouze na jedné nebo dvou ze tří složek jediného trvajícího protiprávního jednání, ale že mohou být odpovědnými i za ty složky, na kterých se přímo nepodílely, protože o nich věděly nebo je mohly rozumně předvídat a byly připraveny přijmout z nich plynoucí riziko.

901 V bodech 698 až 712 výše bylo přitom rozhodnuto, že Komise nesprávně přičetla žalobkyním odpovědnost za složku jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize. Komise tedy nadhodnotila míru jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, a proto je napadené rozhodnutí stiženo protiprávností v tom, že jim nepřiznala snížení základní částky pokuty vyšší než 10 % za jejich omezenou účast na jediném trvajícím protiprávním jednání.

902 Zadruhé, pokud jde o argument týkající se rozhodovací praxe spočívající ve vynětí aliancí mezi dopravci, tento byl již přezkoumán a odmítnut v rámci třetí části tohoto žalobního důvodu (viz body 367 a 368 výše).

903 Zatřetí, pokud jde o výtku vycházející z legitimního očekávání, které žalobkyně údajně vyvozovaly z rozhodnutí dánského orgánu pro hospodářskou soutěž z roku 2002, tato byla již přezkoumána a zamítnuta v bodě 682 výše.

904 Tato část musí být proto zamítnuta s výhradou pochybení zjištěného v bodě 901, pokud jde o 10% snížení přiznané žalobkyním z titulu jejich omezené účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání.

905 Z výše uvedeného vyplývá, že tento žalobní důvod musí být zamítnut, s výhradou pochybení konstatovaného v bodě 901 výše, jakož i pochybení konstatovaného v bodě 774, pokud jde o zahrnutí příjmů ze služeb letecké nákladní dopravy, které žalobkyně uskutečnily na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, do hodnoty tržeb.

906 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba vyhovět šesté části třetího žalobního důvodu v rozsahu, v němž se týká tras z Thajska do EHP v období od 20. července 2005 do 14. února 2006, pokud jde o složku jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se PP, deváté části třetího žalobního důvodu v rozsahu, v němž se týká odmítnutí hradit provize, první části pátého žalobního důvodu v rozsahu, v němž se týká zahrnutí obratu z tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko do hodnoty tržeb, a páté části pátého žalobního důvodu v rozsahu, v němž Komise nepřiznala snížení základní částky pokuty vyšší než 10 % z důvodu omezené účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání.

907 V důsledku toho je třeba zrušit čl. 1 odst. 1 písm. o), p) a q), odst. 2 písm. o) a p), odst. 3 písm. o) a p) a odst. 4 písm. o), p) a q) napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž konstatuje, že se žalobkyně podílely na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize. Rovněž je třeba zrušit čl. 1 odst. 2 písm. o) a p) a odst. 3 písm. o) a p) napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž konstatuje porušení článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na trasách z Thajska do EHP v období od 20. července 2005 do 14. února 2006, pokud jde o složku týkající se PP.

908 Nelze však mít za to, že by tyto protiprávnosti mohly vést ke zrušení napadeného rozhodnutí v plném rozsahu. Ačkoli se totiž Komise dopustila nesprávného posouzení, když společnostem SAS a SAS Cargo přičetla jediné trvající protiprávní jednání v jeho složce týkající se odmítnutí hradit provize a na trasách z Thajska do EHP, pokud jde o složku týkající se PP mezi 20. červencem 2005 a 14. únorem 2006, je třeba konstatovat, že v projednávané žalobě nebylo prokázáno, že se Komise dopustila pochybení, když konstatovala účast žalobkyň na tomto protiprávním jednání.

909 Konečně je třeba zrušit čl. 3 písm. n) až r) napadeného rozhodnutí z důvodu, že pro účely výpočtu pokuty zohledňuje jednak 10 % snížení, které bylo žalobkyním přiznáno z důvodu jejich omezené účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, a jednak z důvodu hodnoty tržeb, příjmů ze služeb letecké nákladní dopravy, kterých žalobkyně dosáhly na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko.

910 Ve zbývající části musí být návrhová žádání znějící na zrušení zamítnuta.

B. K návrhovým žádáním znějícím na změnu částky pokuty uložené žalobkyním

911 Žalobkyně v podstatě navrhují, aby Tribunál vykonal přezkum v plné jurisdikci proto, aby podstatně snížil výši pokuty, která jim byla uložena.

912 Úvodem z žaloby vyplývá, že žalobkyně hodlají na podporu těchto návrhových žádání v podstatě uplatnit všechny argumenty, které uvedly na podporu pátého žalobního důvodu svých návrhových žádání znějících na zrušení, a navrhují Tribunálu, aby vyvodil důsledky z pochybení, která shledal ve vztahu k jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání.

913 První až čtvrtý argument se týkají hodnoty tržeb (první část pátého žalobního důvodu):

– prvním argumentem žalobkyně tvrdí, že jejich příjmy z letecké nákladní dopravy, kterých dosáhly na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, nelze zahrnout do hodnoty tržeb;

– druhým argumentem žalobkyně tvrdí, že jejich obrat z příchozích služeb letecké nákladní dopravy nelze zahrnout do hodnoty tržeb;

– třetím argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba zohlednit pouze hodnotu příplatků, a nikoli celkovou cenu služeb letecké nákladní dopravy;

– čtvrtým argumentem žalobkyně vytýkají Komisi, že do hodnoty tržeb zahrnula příjmy dosažené na trasách, které nesouvisí se spornou kartelovou dohodou.

914 Pátý až devátý argument se týkají koeficientu závažnosti (druhá část pátého žalobního důvodu):

– pátým argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba zohlednit okolnost, že sporná kartelová dohoda byla méně závažná a méně škodlivá než koordinace celkové ceny;

– šestým argumentem mají žalobkyně za to, že je třeba zohlednit skutečnost, že koeficient závažnosti ve výši 16 % představuje 45 % až 320 % hodnoty příplatků;

– sedmým argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba zohlednit skutečnost, že sporná kartelová dohoda nebyla ke škodě široké veřejnosti;

– osmým argumentem žalobkyně tvrdí, že jediný faktor závažnosti ve výši 16 % dostatečně neindividualizuje jejich situaci;

– devátým argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba zohlednit skutečnost, že jednání, kterého se účastnily, bylo veřejné a obecně v souladu s právní úpravou platnou ve třetích zemích.

915 Desátým argumentem mají žalobkyně za to, že je třeba zohlednit skutečnost, že jejich účast na kartelové dohodě nezačala dne 13. prosince 1999 (třetí část čtvrtého a pátého žalobního důvodu).

916 Jedenáctým argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba zohlednit neexistenci opakování protiprávního jednání (čtvrtá část pátého žalobního důvodu).

917 Dvanáctý až patnáctý argument, které žalobkyně uvádějí na podporu těchto návrhových žádání, se týkají polehčujících okolností:

– dvanáctým argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba zohlednit jejich omezenou účast na sporné kartelové dohodě;

– třináctým argumentem žalobkyně tvrdí, že koordinace příplatků byla v mnoha případech uložena regulatorními režimy třetích zemí;

– čtrnáctým argumentem žalobkyně tvrdí, že je třeba vzít v úvahu skutečnost, že aliance mezi dopravci byly praktikou podporovanou Komisí;

– patnáctým argumentem mají žalobkyně za to, že je třeba zohlednit skutečnost, že rozhodnutí dánského orgánu pro hospodářskou soutěž z roku 2002 založilo legitimní očekávání, že dodržování DLS žalobkyněmi ve třetích zemích nespadalo do působnosti unijních pravidel hospodářské soutěže.

918 Komise navrhuje návrhová žádání žalobkyň zamítnout a navrhuje, aby bylo zrušeno obecné 50% snížení a obecné 15% snížení přiznané žalobkyním v případě, že by Tribunál rozhodl, že obrat z prodeje služeb příchozí letecké nákladní dopravy nemohl být zahrnut do hodnoty tržeb.

919 V právu hospodářské soutěže Unie je přezkum legality doplněn pravomocí přezkumu v plné jurisdikci, která byla unijnímu soudu přiznána článkem 31 nařízení č. 1/2003 v souladu s článkem 261 SFEU. V rámci této pravomoci může unijní soud nad rámec pouhého přezkumu legality sankce nahradit posouzení Komise svým posouzením, a uložené pokuty nebo penále tedy zrušit, snížit nebo zvýšit (viz rozsudek ze dne 8. prosince 2011, Chalkor v. Komise, C-386/10 P, EU:C:2011:815, bod 63 a citovaná judikatura).

920 Tento postup předpokládá podle čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003, že ve vztahu ke každému sankcionovanému podniku bude zohledněna závažnost dotčeného protiprávního jednání, jakož i doba jeho trvání, přičemž je třeba dodržet zejména zásadu uvést odůvodnění, zásadu proporcionality, individualizace sankcí a rovného zacházení, aniž je unijní soud vázán indikativními pravidly, které Komise stanovila ve svých pokynech (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. ledna 2016, Galp Energía España a další v. Komise, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 90). Je však třeba zdůraznit, že výkon pravomoci přezkumu v plné jurisdikci stanovený v článku 261 SFEU a v článku 31 nařízení č. 1/2003 není rovnocenný přezkumu z úřední povinnosti a řízení před unijními soudy má spornou povahu. S výjimkou důvodů veřejného pořádku, které je soud povinen uplatnit i bez návrhu, jako je nedostatek odůvodnění napadeného rozhodnutí, tedy náleží žalobci, aby vznesl důvody proti tomuto rozhodnutí a na podporu těchto důvodů předložil důkazy (rozsudek ze dne 8. prosince 2011, Chalkor v. Komise, C-386/10 P, EU:C:2011:815, bod 64).

921 Po žalobci se tak požaduje, aby určil zpochybňované části napadeného rozhodnutí, zformuloval v tomto ohledu výtky a předložil důkazy, které mohou sestávat ze spolehlivých indicií, jejichž cílem je prokázat, že jeho výtky jsou opodstatněné (rozsudek ze dne 8. prosince 2011, Chalkor v. Komise, C-386/10 P, EU:C:2011:815, bod 65).

922 Za účelem splnění požadavků na přezkum v plné jurisdikci ve smyslu článku 47 Listiny, pokud jde o pokutu, musí unijní soud při výkonu pravomocí stanovených v článcích 261 a 263 SFEU přezkoumat všechny právní i skutkové výhrady směřující k prokázání, že částka pokuty neodpovídá závažnosti a době trvání protiprávního jednání (viz rozsudek ze dne 18. prosince 2014, Komise v. Parker Hannifin Manufacturing a Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, bod 75 a citovaná judikatura; rozsudek ze dne 26. ledna 2017, Villeroy & Boch Austria v. Komise, C-626/13 P, EU:C:2017:54, bod 82).

923 Konečně, za účelem stanovení výše pokut přísluší unijnímu soudu, aby sám posoudil okolnosti projednávaného případu a druh dotčeného protiprávního jednání (rozsudek ze dne 21. ledna 2016, Galp Energía España a další v. Komise, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 89) a přihlédl ke všem skutkovým okolnostem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 3. září 2009, Prym a Prym Consumer v. Komise, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 86), včetně případně doplňujících

informací, které nejsou uvedeny v rozhodnutí Komise ukládajícím pokutu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 16. listopadu 2000, Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise, C-286/98 P, EU:C:2000:630, bod 57, a ze dne 12. července 2011, Fuji Electric v. Komise, T-132/07, EU:T:2011:344, bod 209).

924 V projednávané věci přísluší Tribunálu, aby v rámci výkonu soudního přezkumu v plné jurisdikci určil s ohledem na argumentaci předloženou účastníky řízení na podporu těchto návrhových žádání částku pokuty, kterou považuje za nejpřiměřenější, zejména s ohledem na zjištění učiněná v rámci přezkumu žalobních důvodů vznesených na podporu návrhových žádání znějících na zrušení a s přihlédnutím ke všem relevantním skutkovým okolnostem.

925 Tribunál konstatuje, že pro určení výše pokuty, která má být uložena žalobkyním, není vhodné odchýlit se od metodiky výpočtu, kterou použila Komise v napadeném rozhodnutí a kterou předtím neoznačil za protiprávní, jak vyplývá z přezkumu pátého žalobního důvodu. Ačkoli je na soudu, aby v rámci své pravomoci přezkumu v plné jurisdikci posoudil sám okolnosti dané věci a druh dotčeného protiprávního jednání za účelem stanovení výše pokuty, výkon soudního přezkumu v plné jurisdikci nemůže vést při určování výše ukládaných pokut k diskriminaci mezi podniky, které se účastnily dohody nebo jednání ve vzájemné shodě v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě. V důsledku toho mohou být orientační pravidla, která lze vyvodit z pokynů, obecně návodem pro soudy Unie vykonávající uvedenou pravomoc, jestliže byly tyto pokyny použity Komisí pro účely výpočtu pokut ukládaných dalším podnikům sankcionovaným rozhodnutím, o němž mají tyto soudy rozhodnout (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 80 a citovaná judikatura).

926 Za těchto podmínek je třeba nejprve poznamenat, zejména s ohledem na vysvětlení, která Komise poskytla v reakci na otázky položené Tribunálem ve dnech 12. ledna, 2. března a 12. dubna 2021, že Komise měla za to, že celková hodnota tržeb činila 17 739 806 eur v případě SAS Consortium a 238 196 616 eur v případě společnosti SAS Cargo a SAS. Tyto hodnoty zahrnovaly příjmy ve výši 262 084 eur dosažené na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, u kterých Tribunál konstatoval v bodech 768 až 774 výše, že nespadaly do působnosti jediného trvajícího protiprávního jednání. Tyto příjmy je proto třeba v souladu s prvním argumentem žalobkyň vyloučit z hodnot tržeb.

927 Pokud jde o dobu trvání protiprávního jednání konstatovanou vůči žalobkyním před květnem 2004 je třeba, podobně jako Komise v bodě 1197 odůvodnění napadeného rozhodnutí, vzít jako základ na trasách uvnitř EHP a na trasách Unie-Švýcarsko hodnoty tržeb ve výši 17 112 706 eur a 627 100 eur, přičemž se zohlední pouze ty státy, které byly smluvními stranami Dohody o EHP nebo členy Unie před květnem 2004.

928 Kromě toho je třeba uvést, že třetí argument, který se týká zahrnutí plné ceny služeb letecké náklady dopravy do hodnoty tržeb, odkazuje na třetí výtku vznesenou v první části pátého žalobního důvodu, kterou žalobkyně uplatnily na podporu návrhových žádání znějících na zrušení. Tribunál však tuto výtku přezkoumal a zamítl v bodech 807 až 817 výše a nic z argumentace, kterou žalobkyně předložily na podporu této výtky, neumožňuje se domnívat, že zahrnutí celé ceny služeb letecké nákladní dopravy do hodnoty tržeb mohlo vést k tomu, že byla použita nepřiměřená hodnota tržeb. Naopak vyloučit z hodnoty tržeb jiné složky ceny služeb letecké nákladní dopravy než příplatky by znamenalo uměle minimalizovat hospodářský význam jediného trvajícího protiprávního jednání.

929 Pokud jde o druhý argument, který se týká zahrnutí obratu z prodeje služeb příchozí letecké nákladní dopravy do hodnoty tržeb, je třeba uvést, že odkazuje na druhou výtku předloženou v rámci první části pátého žalobního důvodu, kterou žalobkyně uplatnily na podporu svých návrhových žádání znějících na zrušení. Tribunál však tuto výtku přezkoumal a zamítl v bodech 775 až 806 výše a nic v argumentaci předložené na její podporu neumožňuje se domnívat, že zahrnutí celé ceny služeb letecké nákladní dopravy do hodnoty tržeb mohlo vést k tomu, že byla použita nepřiměřená hodnota tržeb. Naopak vyloučit z hodnoty tržeb obrat z prodeje služeb příchozí nákladní dopravy by bránilo uložení pokuty žalobkyním, která udává skutečnou míru škodlivosti jejich účasti na sporné kartelové dohodě pro běžnou hospodářskou soutěž (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 28. června 2016, Portugal Telecom v. Komise, T-208/13, EU:T:2016:368, bod 236).

930 Co se týče čtvrtého argumentu, který se týká zahrnutí příjmů získaných na trasách nesouvisejících se spornou kartelovou dohodou do hodnoty tržeb, tento argument vychází, jak vyplývá z přezkumu návrhových žádání znějících na zrušení (viz body 818 až 822 výše), z nesprávného předpokladu, a sice že Komise nebyla oprávněna přičítat žalobkyním odpovědnost za jediné trvající protiprávní jednání na trasách uvnitř EHP, trasách Unie-třetí země, trasách Unie-Švýcarsko a trasách EHP kromě tras Unie-třetí země. Proto musí být zamítnut.

931 Z odpovědí Komise na otázku položenou Tribunálem dne 12. dubna 2021 však vyplývá, že hodnoty tržeb uvedené v bodech 926 a 927 výše vylučují obrat dosažený žalobkyněmi na trasách obsluhovaných výhradně ve vnitrozemí Dánska, Švédska a Norska (dále jen „vnitřní trasy“).

932 Na otázku Tribunálu ohledně slučitelnosti takového vyloučení se zásadou rovného zacházení a s bodem 13 pokynů z roku 2006 Komise jednak uvedla, že podle judikatury po rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 se vyloučené příjmy uvedené v bodě 931 výše skutečně týkaly tržeb, které přímo nebo nepřímo souvisí s protiprávním jednáním ve smyslu tohoto bodu. Kromě toho Komise uvedla, že bylo možné, aby tyto „vnitřní tržby“ nebyly odečteny od hodnoty tržeb použité pro ostatní obviněné dopravce, jelikož je k tomu nevyzvala během správního řízení, když se jich dotazovala na jejich obrat pro účely výpočtu výše pokuty, a jelikož tito dopravci, s výjimkou žalobkyň, ve svých odpovědích neuvedli, že se rozhodli uvedené „vnitřní prodeje“ vyloučit.

933 Komise se však v podstatě domnívá, že není třeba, aby Tribunál případně v rámci svého přezkumu v plné jurisdikci zohlednil obrat dosažený žalobkyněmi na vnitřních trasách, neboť pokuta uložená žalobkyním zůstává přiměřená a úměrná i v případě, že se tento obrat vynechá. Kromě toho ostatní obvinění dopravci, kteří mohli případně zahrnout tyto vnitřní tržby do obratů sdělených Komisi během správního řízení, nemohou těžit z protiprávnosti spáchané ve prospěch jiných.

934 Žalobkyně v reakci na výzvu, aby reagovaly na odpovědi Komise, tvrdily, podobně jako Komise, že obraty, kterých dosáhly na vnitřních trasách, neměly být zahrnuty do hodnot jejich tržeb. Jednak údajně nedošlo k nerovnému zacházení v neprospěch ostatních obviněných dopravců, neboť tito dopravci, kteří v průběhu správního řízení nevykázali žádné „vnitřní tržby“, nebyli ve srovnatelné situaci jako žalobkyně. Kromě toho „vliv“ na služby poskytované na vnitřních trasách měla pouze dvoustranná spolupráce se společností Lufthansa, na kterou se vztahovala výjimka. Žalobkyně se mimoto dovolávají rozsudků Soudního dvora vydaných v souvislosti s rozhodnutím Komise C(2012) 1959 final ze dne 28. března 2012 v řízení podle článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP (věc COMP/39462 – Tranzit).

935 V projednávané věci je v čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí obviněným dopravcům vytýkáno porušení článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy mezi letišti nacházejícími se uvnitř EHP. Na rozdíl od odstavců 2 až 4 tohoto článku, které se týkají tras, jež jsou nutně mezinárodní povahy, je třeba znění odstavce 1 chápat tak, že se vztahuje na jakoukoli trasu mezi letišti, pokud se místo původu i místo určení nachází uvnitř EHP. Z toho vyplývá, že čl. 1 odst. 1 se vztahuje jak na jednání na trasách mezi členskými státy nebo smluvními stranami Dohody o EHP, tak i na trasách obsluhovaných v rámci jednoho členského státu nebo jedné smluvní strany.

936 Za těchto podmínek obrat dosažený obviněnými dopravci na trasách obsluhovaných v rámci jednoho členského státu nebo jedné smluvní strany zjevně spadá do působnosti jediného trvajícího protiprávního jednání a nejednalo by se o spravedlivé posouzení hospodářského významu tohoto protiprávního jednání a role, kterou v tomto ohledu sehrál každý z obviněných dopravců, kdyby tento obrat neměl být zohledněn pro účely výpočtu výše pokuty.

937 Kromě toho je třeba poznamenat, že žádosti o informace, které Komise určila obviněným dopravcům v průběhu správního řízení, a jimiž se mimo jiné snažila získat informace o jejich obratech na trasách uvnitř EHP, se týkají „tras, u nichž se letiště původu i letiště určení nacházejí uvnitř EHP“, aniž bylo upřesněno, že tyto trasy jsou nutně přeshraniční. V napadeném rozhodnutí Komise v bodě 1197 odůvodnění uvádí, pokud jde o hodnotu tržeb, že „obrat [uvnitř EHP je] dosažený v rámci [18 z 28] zemí, které byly v té době smluvními stranami Dohody o EHP“ a že „obrat [Unie-Švýcarsko je] dosažený na trasách mezi [15 z 25] členských států v té době a Švýcarskem“. Použití slov „uvnitř“ v jednom případě a „mezi“ v druhém případě zjevně ukazuje, že záměrem Komise v prvním případě nebylo rozlišovat mezi vnitřními a přeshraničními trasami, jinak by uvedla, že obratu uvnitř EHP bylo dosaženo na trasách „mezi“ smluvními stranami.

938 Výše uvedený výklad odráží záměr Komise, tak jak jej chápali obvinění dopravci, což potvrzuje skutečnost, že žalobkyně během správního řízení výslovně tvrdily, že tržby na vnitřních trasách měly být vyloučeny z hodnoty jejich tržeb na trasách uvnitř EHP. Tento návrh na vyloučení vnitřních tras má totiž smysl pouze tehdy, pokud se v zásadě připustí, že trasy uvnitř EHP zahrnovaly i tyto trasy.

939 Z toho vyplývá, že obrat dosažený obviněnými dopravci na trasách uvnitř EHP v rámci jedné a téže smluvní strany nebyl nedopatřením zahrnut do hodnoty tržeb, jak tvrdí Komise. Tento obrat byl jednou z informací požadovaných Komisí v průběhu správního řízení, byl zahrnut do hodnoty tržeb, kterou Komise stanovila v napadeném rozhodnutí na základě metodiky, kterou použila, a odrážel zeměpisný rozsah jediného trvajícího protiprávního jednání, tak jak vyplývá z čl. 1 odst. 1 napadeného rozhodnutí.

940 Proto je třeba, aby Tribunál, rovněž s cílem zajistit rovné zacházení mezi obviněnými dopravci, kteří podali žalobu proti napadenému rozhodnutí, znovu zahrnul do hodnot tržeb uvedených v bodech 926 a 927 výše obrat dosažený žalobkyněmi na vnitřních trasách, který činí 7 991 282 eur.

941 Dále je třeba uvést, že z důvodů uvedených v bodech 1 198 až 1 212 odůvodnění napadeného rozhodnutí si jediné trvající protiprávní jednání zaslouží koeficient závažnosti 16 %.

942 Pátý až devátý argument neprokazují opak. Tyto argumenty v podstatě odkazují na výtky předložené v druhé části pátého žalobního důvodu, které žalobkyně uplatnily na podporu svých návrhových žádání znějících na zrušení. Tribunál však tuto část přezkoumal a zamítl v bodech 824 až 864 výše a nic neumožňuje se domnívat, že by tyto argumenty odůvodňovaly koeficient závažnosti nižší než 16 %.

943 Pokud jde zejména o údajnou neexistenci účinků jediného trvajícího protiprávního jednání na širokou veřejnost, uvedenou v sedmém argumentu předloženém na podporu těchto návrhových žádání, je třeba dodat, že výši pokuty nelze považovat za nepřiměřenou pouze z toho důvodu, že neodráží hospodářskou škodu, která byla nebo mohla být způsobena údajným protiprávním jednáním (rozsudek ze dne 29. února 2016, Schenker v. Komise, T-265/12, EU:T:2016:111, bod 287). Tento argument proto neodůvodňuje snížení koeficientu závažnosti.

944 Naproti tomu Tribunál konstatuje, že koeficient závažnosti musí být snížen, aby se zohlednila skutečnost, že koordinace týkající se PP na trasách z Thajska do EHP v období od 20. července 2005 do 14. února 2006 neporušovala, pokud jde o PP, článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP. Z toho totiž vyplývá snížení rozsahu uvedené složky. Vzhledem k tomu, že toto snížení je časově omezené a netýká se letů z EHP do Thajska, Tribunál konstatuje, že k jeho zohlednění postačí snížit koeficient závažnosti z 16 % na 15,7 %.

945 Pokud jde o dodatečnou částku, je třeba připomenout, že bod 25 pokynů z roku 2006 stanoví, že bez ohledu na dobu účasti podniku na protiprávním jednání, Komise zahrne do základní výše pokuty částku v hodnotě 15 % až 25 % hodnoty tržeb, aby podniky odradila i jen od účasti na horizontálních dohodách o stanovení cen, rozdělení trhů a omezení produkce. Tento bod upřesňuje, že Komise při rozhodování o podílu tržeb, z kterého bude v konkrétním případě vycházet, přihlédne k určitému počtu faktorů, zejména k těm, které jsou uvedeny v bodě 22 týchž pokynů. Mezi tyto faktory, které Komise bere v úvahu pro účely stanovení koeficientu závažnosti, patří povaha protiprávního jednání, kumulovaný podíl všech stran na trhu, zeměpisný rozsah protiprávního jednání, implementování či neimplementování protiprávního jednání.

946 Unijní soud z toho dovodil, že i když Komise neuvedla žádné konkrétní odůvodnění, pokud jde o podíl hodnoty tržeb použitý z důvodu dodatečné částky, pouhý odkaz na analýzu faktorů použitých k posouzení závažnosti je v tomto ohledu dostatečný (rozsudek ze dne 15. července 2015, SLM a Ori Martin v. Komise, T-389/10 a T-419/10, EU:T:2015:513, bod 264).

947 V bodě 1219 odůvodnění napadeného rozhodnutí se Komise domnívala, že „procentní podíl, který je třeba použít pro dodatečnou částku, by měl činit 16 %“ s přihlédnutím ke „konkrétním okolnostem věci“ a kritériím použitým pro účely stanovení koeficientu závažnosti.

948 Z toho vyplývá, že s přihlédnutím k důvodům uvedeným v bodech 1 198 až 1 212 odůvodnění napadeného rozhodnutí a v bodě 944 výše Tribunál konstatuje, že dodatečná částka ve výši 15,7 % je přiměřená.

949 Kromě toho je třeba použít metodiku použitou Komisí pro výpočet dodatečné částky uplatněnou na každou ze tří žalobkyň, tak jak vyplývá z bodů 1 221 až 1 229 odůvodnění napadeného rozhodnutí.

950 Kromě toho z bodů 1 214 až 1 217 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise použila z důvodu doby trvání žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání následující násobící faktory:

– 4 a 5/12 pro SAS, 4 a 8/12 pro SAS Cargo a 4 pro SAS Consortium na trasách uvnitř EHP;

– 1 a 9/12 pro SAS a SAS Cargo na trasách Union-třetí země;

– 3 a 8/12 pro SAS a SAS Cargo a 1 a 6/12 pro SAS Consortium na trasách Unie-Švýcarsko;

– 8/12 pro SAS a SAS Cargo na trasách EHP kromě tras Unie-třetí země.

951 Vzhledem k tomu, že Tribunál neshledal pochybení při stanovení doby trvání jediného trvajícího protiprávního jednání, je v důsledku toho nucen odmítnout desátý argument a použít násobící faktory uvedené v předchozím bodě.

952 Je tedy třeba stanovit základní částku pokuty na 19 953 394,43 eura pro SAS Consortium, 92 200 925,36 eura pro společnost SAS Cargo a 93 345 061,65 eura pro společnost SAS.

953 Pokud jde o obecné 50 % snížení, nelze vyhovět návrhu Komise, aby bylo ve vztahu k žalobkyním zrušeno. Jak vyplývá z žalobní odpovědi, tento návrh předpokládá, že Tribunál rozhodne, že obrat z prodeje služeb příchozí letecké nákladní dopravy nebylo možné zahrnout do hodnot tržeb. Tribunál to však v bodě 929 výše odmítl.

954 V důsledku toho musí být základní částka po použití obecného 50% snížení, které se vztahuje pouze na základní částku, pokud se týká tras EHP kromě tras Unie-třetí země a tras Unie-třetí země (viz bod 1241 odůvodnění napadeného rozhodnutí), kterou žalobkyně v rámci návrhových žádání znějících na zrušení účelně nezpochybnily a která není nepřiměřená, po zaokrouhlení stanovena na 19 900 000 eur v případě SAS Consortium, na 65 000 000 eur v případě společnosti SAS Cargo a na 65 000 000 eur v případě společnosti SAS. V tomto ohledu považuje Tribunál za vhodné zaokrouhlovat tuto základní částku na první dvě číslice směrem dolů, s výjimkou případů, kdy toto snížení představuje více než 2 % částky před zaokrouhlením, v kterémžto případě se tato částka zaokrouhluje na první tři číslice. Tento způsob je objektivní, umožňuje všem obviněným dopravcům, kteří podali žalobu proti napadenému rozhodnutí, využít snížení a zabraňuje nerovnému zacházení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. února 2014, InnoLux v. Komise, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 166).

955 Pokud jde o jedenáctý argument týkající se neexistence opakování protiprávního jednání, je třeba připomenout, že Komise v bodech 1243 až 1245 odůvodnění napadeného rozhodnutí uložila společnosti SAS Cargo a SAS Consortium zvýšení základní částky pokuty o 50 % z důvodu opakování protiprávního jednání. Argumentace žalobkyň přitom splývá s argumentací uplatněnou na podporu čtvrté části pátého žalobního důvodu na podporu žaloby návrhových žádání znějících na rušení, kterou Tribunál přezkoumal a odmítl v bodech 868 až 885 výše, a nic neumožňuje se domnívat, že by opakující se charakter jednání žalobkyň odůvodňoval zvýšení základní částky pokuty o méně než 50 %.

956 Konečně, pokud jde o úpravy základní částky pokuty, je třeba připomenout, že žalobkyně získaly obecné 15% snížení, jehož dostatečnost zpochybňují v páté části pátého žalobního důvodu na podporu návrhových žádání znějících na zrušení a ve třináctém až patnáctém argumentu. Tyto argumenty však splývají s argumenty uvedenými v páté části pátého žalobního důvodu, které

Tribunál přezkoumal a odmítl v 886 až 904 výše, a nic v nich neodůvodňuje další snížení z důvodu podpory některými regulatorními režimy nebo praktikami nebo relevantními ujištěními. Naopak nelze vyhovět návrhu Komise, aby bylo toto snížení zrušeno, a to z důvodů podobných těm, které jsou uvedeny v bodě 953 výše.

957 Kromě toho Komise v bodech 1 258 a 1 259 odůvodnění napadeného rozhodnutí přiznala žalobkyním snížení základní částky pokuty o 10 % z důvodu jejich omezené účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání, které žalobkyně považují za nedostatečné v rámci svého dvanáctého argumentu na podporu těchto návrhových žádání. Přitom je třeba připomenout, že Komise nesprávně přičetla žalobkyním odpovědnost za složku jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize, a v důsledku toho nadhodnotila míru jejich účasti na jediném trvajícím protiprávním jednání. Bylo proto nepřiměřené přiznat žalobkyním z tohoto důvodu pouze 10% snížení.

958 Za těchto podmínek, s přihlédnutím k omezené době, během níž se obvinění dopravci koordinovali ohledně odmítnutí hradit provize, ve vztahu k době trvání jediného trvajícího protiprávního jednání jako celku, Tribunál konstatuje, že přiměřené je 21% snížení z důvodu omezené účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání.

959 Naproti tomu Tribunál nekonstatuje, že vyloučení kontaktů popsaných v bodech 196, 223, 406, 415, 443 a 517 odůvodnění napadeného rozhodnutí ze souboru nepřímých důkazů odůvodňuje dodatečné snížení částky přiznané žalobkyním na tomto základě. Tyto kontakty se týkaly komunikace ohledně PP, která proběhla v rámci aliance WOW (body 223 a 517 odůvodnění), ACCS (bod 443 odůvodnění) a obecněji na úrovni ústřední správy (body 196, 406 a 415 odůvodnění). Jednak je třeba zdůraznit, že navzdory vyloučení těchto kontaktů ze souboru nepřímých důkazů, o které se Komise mohla opřít, zůstává účast žalobkyň na každé z těchto tří druhů komunikace, a tím spíše na složce jediného trvajícího protiprávního jednání týkající se PP obecně, dostatečně podložená. Kromě toho je třeba poznamenat, že žádná z těchto komunikací se netýká BP. Nebylo by tedy přiměřené přiznat žalobkyním snížení o více než 21 % za jejich omezenou účast na jediném trvajícím protiprávním jednání.

960 Kromě toho je třeba mít za to, že 15% snížení, které bylo žalobkyním přiznáno na základě shovívavosti, je i nadále přiměřené.

961 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba vypočítat výši pokuty uložené žalobkyním následovně: nejprve se základní částka stanoví tak, že se s ohledem na závažnost jediného trvajícího protiprávního jednání použije procentní podíl 15,7 % z hodnoty tržeb žalobkyň v roce 2005 na trasách uvnitř EHP, trasách Unie-třetí země, trasách EHP kromě tras Unie-třetí země a trasách Unie-Švýcarsko, poté se z titulu doby trvání protiprávního jednání použijí násobící koeficienty popsané v bodě 950 výše, upravené v souladu se zjištěními v bodě 951 výše, a nakonec dodatečná částka ve výši 15,7 %, což vede k mezitímní částce 19 900 000 eur, pokud jde o SAS Consortium, 92 200 925,36 eura, pokud jde o společnost SAS Cargo, a 93 345 061,65 eura, pokud jde o společnost SAS. Po použití obecného 50% snížení činí tato částka, po zaokrouhlení, 19 900 000 eur, pokud jde o SAS Consortium, 65 000 000 eur, pokud jde o společnost SAS Cargo, a 65 000 000 eur, pokud jde o společnost SAS. Poté, po 50% zvýšení základní částky z důvodu opakování protiprávního jednání, pokud jde o SAS Consortium a společnost SAS Cargo, použití obecného snížení ve výši 15 % a dodatečného snížení ve výši 21 % z titulu omezené účasti žalobkyň na jediném trvajícím protiprávním jednání, musí být tato částka stanovena na 22 686 000 eur, pokud jde o SAS Consortium, na 74 100 000 eur, pokud jde o společnost SAS Cargo, a na 43 647 500 eur,

pokud jde o společnost SAS. Konečně, tyto částky musí být sníženy o 15 % z titulu shovívavosti, což vede k pokutě v konečné výši 19 283 100 eur, pokud jde o SAS Consortium, 62 985 000 eur, pokud jde o společnost SAS Cargo, a 37 100 375 eur, pokud jde o společnost SAS.

962 Pokud jde o výši pokut, k jejichž úhradě jsou žalobkyně povinny individuálně a nerozdílně, Tribunál se domnívá, že není důvod odchýlit se od metody popsané Komisí v bodech 1226 a 1231 až 1234 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Výše pokuty uložené pouze SAS Consortium musí být proto stanovena na 7 030 618 eur, výše pokuty uložené společně a nerozdílně společnosti SAS Cargo a SAS Consortium na 5 937 909 eur, výše pokuty uložené společně a nerozdílně společnosti SAS Cargo, SAS Consortium a společnosti SAS na 6 314 572 eur, výše pokuty uložené společně a nerozdílně společnostem SAS Cargo a SAS na 29 045 427 eur a výše pokuty uložené společnosti SAS Cargo na 21 687 090 eur.

IV. K nákladům řízení

963 Podle čl. 134 odst. 3 jednacího řádu pokud měli účastníci řízení ve věci částečně úspěch i neúspěch, ponese každý z nich vlastní náklady řízení. Jeví-li se to však vzhledem k okolnostem v projednávané věci jako odůvodněné, může Tribunál rozhodnout, že účastník řízení ponese vlastní náklady řízení a nahradí část nákladů řízení vynaložených druhým účastníkem řízení.

964 V projednávané věci měly žalobkyně v podstatné části svých návrhových žádání úspěch. Za těchto podmínek bude vzhledem k okolnostem projednávané věci spravedlivé rozhodnout, že ponesou jednu čtvrtinu vlastních nákladů řízení a že Komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí tři čtvrtiny nákladů řízení vynaložených žalobkyněmi.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (čtvrtý rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) **Článek 1 odst. 1 písm. o), p) a q), čl. 1 odst. 2 písm. o) a p), čl. 1 odst. 3 písm. o) a p) a čl. 1 odst. 4 písm. o), p) a q) rozhodnutí Komise C(2017) 1742 final ze dne 17. března 2017 v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (věc AT.39258 – letecká doprava) se zrušují v rozsahu, v němž konstatují účast společností SAS AB, SAS Cargo Group A/S a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden na složce jediného trvajícího protiprávního jednání spočívající v odmítnutí hradit provize z příplatků.**

2) **Článek 1 odst. 2 písm. o) a p) v rozsahu, v němž konstatuje porušení článku 101 SFEU na trasách z Thajska a do Evropské unie v období od 20. července 2005 do 14. února 2006, pokud jde o složku spočívající v PP, jakož i čl. 1 odst. 3 písm. o) a p) v rozsahu, v němž konstatuje porušení článku 53 Dohody o EHP na trasách z Thajska a do Evropského hospodářského prostoru v období od 20. července 2005 do 14. února 2006, pokud jde o složku spočívající v PP, se zrušují.**

3) **Článek 3 písm. n) až r) se zrušuje.**

4) **Výše pokuty uložené společnosti Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden se stanoví na 7 030 618 eur, výše pokuty uložené společnostem SAS Cargo Group a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden společně a nerozdílně se stanoví na 5 937 909 eur, výše pokuty uložené společnostem SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS společně a nerozdílně se stanoví na 6 314 572 eur, výše pokuty uložené společnostem SAS Cargo Group a SAS společně a nerozdílně se stanoví na 29 045 427 eur a výše pokuty uložená společnosti SAS Cargo Group se stanoví na 21 687 090 eur.**

5) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**

6) **Evropská komise ponese vlastní náklady řízení a nahradí tři čtvrtiny nákladů řízení vynaložených společnostmi SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS.**

7) **Společnosti SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS ponesou jednu čtvrtinu vlastních nákladů řízení.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 30. března 2022.

Podpisy.

Obsah

I. Skutečnosti předcházející sporu . . . 2

A. Správní řízení . . . 3

B. Rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 . . . 3

C. Žaloba proti rozhodnutí ze dne 9. listopadu 2010 u Tribunálu . . . 7

D. Napadené rozhodnutí . . . 8

II. Řízení a návrhová žádání účastnic řízení . . . 18

III. Právní otázky . . . 19

A. K návrhovým žádáním znějícím na zrušení . . . 19

1. K prvnímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení práva na obhajobu a zásady rovnosti zbraní z důvodu odepření přístupu k důkazům ve prospěch a v neprospěch . . . 19

a) K údajným důkazům v neprospěch . . . 22

b) K údajným důkazům ve prospěch . . . 24

c) Závěr . . . 26

2. K druhému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení práva být vyslechnut a nedostatku pravomoci . . . 26

a) K první části druhého žalobního důvodu vycházející z porušení práva být vyslechnut a z nedostatku pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí trasy . . . 26

1) K právu být vyslechnut . . . 27

2) K použití kritéria kvalifikovaných účinků . . . 29

i) Účinky koordinace týkající se příchozích služeb letecké nákladní dopravy samostatně . . . 30

– K relevanci relevantního účinku . . . 31

– K předvídatelné povaze relevantního účinku . . . 33

– K podstatné povaze relevantního účinku . . . 35

– K okamžité povaze relevantního účinku . . . 37

ii) K účinkům jediného trvajícího protiprávního jednání jako celku . . . 38

b) K druhé části druhého žalobního důvodu týkající se tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko 39

3. K třetímu žalobnímu důvodu vycházejícímu z nesprávného posouzení jednání, do nichž byly žalobkyně zapojeny, a z toho, že tato jednání prokazují jejich účast na jediném trvajícím protiprávním jednání nebo jejich povědomí o takovém jednání 42

a) K první části vycházející z několika protiprávností při stanovování jediného trvajícího protiprávního jednání celosvětového dosahu 42

1) K první výtce vycházející z porušení povinnosti uvést odůvodnění a z nesprávných zjištění, pokud jde o celosvětovou povahu jediného trvajícího protiprávního jednání 43

2) K druhé výtce vycházející z chybných zjištění ohledně povahy jako jediného protiprávního jednání 48

3) K třetí výtce vycházející z chybných zjištění, pokud jde o trvající povahu protiprávního jednání 52

b) K druhé části vycházející z pochybení při posouzení jednání spadajících do dvoustranné aliance se společností Lufthansa 52

c) K třetí části vycházející z pochybení při posouzení e-mailové komunikace z prosince 1999 v rámci aliance Star Cargo 55

d) Ke čtvrté části vycházející z pochybení při posouzení jednání spadajících do aliance WOW 60

1) K první výtce vycházející z pochybení při konstatování neoprávněnosti kontaktů mezi členy aliance WOW 60

i) K porušení práva na obhajobu 61

ii) K dosahu aliance WOW a jejímu skutečnému provádění 62

iii) K dosahu kontaktů v rámci aliance WOW 63

2) K druhé výtce vycházející z chybného opomenutí přezkoumat slučitelnost kontaktů v rámci aliance WOW s článkem 101 SFEU 66

i) Ke zpětnému a diskriminačnímu použití nového výkladu normy použitelné na letecké aliance 66

ii) K nezohlednění prohlášení žalobkyň týkajících se použití čl. 101 odst. 3 SFEU 67

3) K třetí výtce vycházející z pochybení týkajících se zahrnutí kontaktů v rámci aliance WOW do působnosti jediného a trvajícího protiprávního jednání 68

e) K osmé části vycházející z pochybení týkajících se zahrnutí místních a rozdílných událostí v několika zemích do jediného trvajícího protiprávního jednání 68

f) K páté části vycházející z pochybení spočívajících v zahrnutí kontaktů týkajících se dohod o rezervaci kapacit do jediného trvajícího protiprávního jednání 73

g) K šesté části vycházející z pochybení při posouzení kontaktů ve třetích zemích 77

1) K první výtce vycházející z porušení zásad svrchovanosti a nevměšování 77

2) K druhé výtce vycházející z pochybení při posouzení státního omezení, jemuž žalobkyně podléhaly v několika třetích zemích 78

i) Hongkong 80

ii) Japonsko 82

iii) Další třetí země 85

3) Ke třetí výtce vycházející z pochybení při použití čl. 101 odst. 1 SFEU na jednání týkající se příchozích tras před 1. květnem 2004 a článku 8 dohody ES-Švýcarsko o letecké dopravě na jednání týkající se tras Unie-Švýcarsko před 1. červnem 2002 87

4) Ke čtvrté výtce vycházející z pochybení při posouzení jednání ve Švýcarsku ... 91

5) K páté výtce vycházející z pochybení spočívajícího v zahrnutí jednání žalobkyň v třetích zemích do jediného trvajícího protiprávního jednání 93

h) K sedmé části vycházející z pochybení při posouzení spekulací ostatních dopravců ohledně jednání žalobkyň 94

i) K deváté části vycházející z pochybení při posouzení povědomí žalobkyň ohledně jednání ostatních obviněných dopravců 97

1) K příplatkům 98

2) K odmítnutí hradit provize 102

j) K desáté části vycházející z pochybení při celkovém posouzení souboru nepřímých důkazů dovolávaného Komisí 105

4. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu vycházejícímu z porušení článku 266 SFEU, práva na vlastnictví chráněného článkem 17 Listiny a povinnosti uvést odůvodnění 107

a) K první části vycházející z porušení článku 266 SFEU 107

b) K druhé části vycházející z porušení práva na vlastnictví chráněného článkem 17 Listiny 109

c) K třetí části vycházející z porušení povinnosti uvést odůvodnění 110

5. K pátému žalobnímu důvodu vycházejícímu z pochybení při určení částky pokuty uložené žalobkyním 111

a) K první části vycházející z pochybení při určení hodnoty tržeb 111

1) K zahrnutí obratu ze služeb letecké nákladní dopravy z tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko do hodnoty tržeb 112

2) K zahrnutí obratu z tržeb „mimo EHP“ a obecnému 50 % snížení 113

3) K zahrnutí spíše celkové ceny za služby letecké nákladní dopravy do hodnoty tržeb než pouhých příplatků 117

4) K zahrnutí prodejů uskutečněných na trasách, které nesouvisí s místními nebo ojedinělými incidenty, kterých se žalobkyně účastnily na „hrstce tras“, do hodnoty tržeb 118

b) K druhé části vycházející z pochybení při určení závažnosti jediného trvajícího protiprávního jednání 119

c) K třetí části vycházející z pochybení při stanovování doby trvání jediného trvajícího protiprávního jednání 124

d) Ke čtvrté části vycházející z pochybení při zvýšení základní částky z důvodu opakování protiprávního jednání 124

e) K páté části vycházející z pochybení při zohlednění polehčujících okolností 126

B. K návrhovým žádáním znějícím na změnu částky pokuty uložené žalobkyním 129

IV. K nákladům řízení 138