Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τέταρτο πενταμελές τμήμα)

της 30ής Μαρτίου 2022*

«Ανταγωνισμός – Συμπράξεις – Αγορά αερομεταφοράς εμπορευμάτων – Απόφαση με την οποία διαπιστώνεται παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κοινότητας και της Ελβετίας – Συντονισμός στοιχείων τιμολόγησης των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων (επίναυλου καυσίμου, επίναυλου ασφαλείας, καταβολής προμήθειας επί των επιναύλων) – Ανταλλαγή πληροφοριών – Εδαφική αρμοδιότητα της Επιτροπής – Δικαιώματα άμυνας – Ισότητα των όπλων – Άρθρο 266 ΣΛΕΕ – Εξαναγκασμός από το κράτος – Ενιαία και διαρκής παράβαση – Ποσό του προστίμου – Αξία των πωλήσεων – Σοβαρότητα της παραβάσεως – Διάρκεια της συμμετοχής στην παράβαση – Ελαφρυντικές περιστάσεις – Ιδιαίτερα περιορισμένη συμμετοχή – Επιβαρυντικές περιστάσεις – Υποτροπή – Πλήρης δικαιοδοσία»

Στην υπόθεση T-324/17,

SAS Cargo Group A/S, με έδρα το Κάστρουπ (Δανία),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, με έδρα τη Στοκχόλμη (Σουηδία),

SAS AB, με έδρα τη Στοκχόλμη,

εκπροσωπούμενες από τους B. Creve, M. Kofmann, J. Killick και G. Forwood, δικηγόρους,

προσφεύγουσες,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους A. Dawes και C. Vollrath, επικουρούμενους από τον B. Doherty, barrister,

καθής,

με αντικείμενο προσφυγή δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως C(2017) 1742 final της Επιτροπής, της 17ης Μαρτίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (Υπόθεση AT.39258 – Αερομεταφορές εμπορευμάτων), κατά το μέτρο που αφορά τις προσφεύγουσες και, επικουρικώς, τη μείωση του ποσού του προστίμου που τους επιβλήθηκε,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους H. Kanninen (εισηγητή), πρόεδρο, J. Schwarcz, K. Ηλιόπουλο, D. Spielmann και I. Reine, δικαστές,

γραμματέας: L. Ramette, διοικητικός υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 11ης Ιουλίου 2019,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

I. Ιστορικό της διαφοράς

1 Οι προσφεύγουσες SAS Cargo Group A/S (στο εξής: SAS Cargo), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (στο εξής: SAS Consortium) και SAS AB δραστηριοποιούνται στην αγορά αερομεταφορών εμπορευμάτων (στο εξής: αερομεταφορές εμπορευμάτων). Η SAS Cargo, η οποία παρέχει υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων, αποτελεί, εμμέσως, κατά 100 % θυγατρική της SAS. Έως την 1η Ιουνίου 2001, η SAS Cargo δεν αποτελούσε χωριστή νομική οντότητα, αλλά ήταν εμπορική μονάδα της SAS Consortium. Η SAS Consortium ανήκει στην SAS.

2 Στον τομέα των αερομεταφορών εμπορευμάτων, αεροπορικές εταιρίες εξασφαλίζουν την αεροπορική μεταφορά φορτίων (στο εξής: αερομεταφορείς). Κατά κανόνα, οι αερομεταφορείς παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων στους μεταφορείς, οι οποίοι οργανώνουν τη μεταφορά των φορτίων αυτών στο όνομα αποστολέων. Σε αντάλλαγμα, οι εν λόγω μεταφορείς καταβάλλουν στους αερομεταφορείς τίμημα το οποίο περιλαμβάνει, αφενός, ναύλους υπολογιζόμενους ανά χιλιόγραμμο τους οποίους διαπραγματεύονται είτε για μακρά περίοδο (συνήθως για μία περίοδο, δηλαδή για έξι μήνες), είτε κατά περίπτωση και, αφετέρου, διάφορα πρόσθετα τέλη, που αποσκοπούν στην κάλυψη ορισμένων δαπανών.

3 Διακρίνονται τέσσερις κατηγορίες αερομεταφορέων: πρώτον, οι αερομεταφορείς που εκμεταλλεύονται αποκλειστικά αμιγώς εμπορευματικά αεροσκάφη, δεύτερον, οι αερομεταφορείς οι οποίοι, στις πτήσεις τους που προορίζονται για τους επιβάτες, παραχωρούν μέρος του χώρου αποσκευών του αεροσκάφους για τη μεταφορά εμπορευμάτων, τρίτον, οι αερομεταφορείς που διαθέτουν τόσο εμπορευματικά αεροσκάφη όσο και χώρο προοριζόμενο για τα εμπορεύματα στον χώρο αποσκευών των αεροσκαφών που μεταφέρουν επιβάτες (μικτές αεροπορικές εταιρίες) και, τέταρτον, οι φορείς ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών που διαθέτουν εμπορευματικά αεροσκάφη, οι οποίοι παρέχουν τόσο ολοκληρωμένες υπηρεσίες ταχυμεταφοράς όσο και γενικές υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων.

4 Επειδή κανένας αερομεταφορέας δεν ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει όλους τους μείζονες προορισμούς αερομεταφοράς εμπορευμάτων, σε παγκόσμιο επίπεδο, με επαρκή δρομολόγια, οι αερομεταφορείς συνήψαν μεταξύ τους συμφωνίες για την αύξηση της καλύψεώς τους στο δίκτυο ή τη βελτίωση των δρομολογίων τους, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο ευρύτερων εμπορικών συμμαχιών μεταξύ αερομεταφορέων. Οι συμμαχίες αυτές περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων, τη

συμμαχία WOW, στην οποία μετείχαν η Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa), η SAS Cargo, η Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (στο εξής: SAC) και η Japan Airlines International Co., Ltd (στο εξής: Japan Airlines).

Α. Διοικητική διαδικασία

5 Στις 7 Δεκεμβρίου 2005, η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έλαβε, βάσει της ανακοινώσεώς της σχετικά με τη μη επιβολή και τη μείωση των προστίμων σε περιπτώσεις συμπράξεων (καρτέλ) (ΕΕ 2002, C 45, σ. 3), αίτηση για απαλλαγή από την επιβολή προστίμου, την οποία υπέβαλαν η Lufthansa και οι θυγατρικές της, η Lufthansa Cargo AG και η Swiss International Air Lines AG (στο εξής: Swiss). Σύμφωνα με την αίτηση αυτή, υπήρχαν εντατικές αντίθετες προς τον ανταγωνισμό επαφές μεταξύ διαφόρων αερομεταφορέων οι οποίες αφορούσαν, μεταξύ άλλων:

– τον επίναυλο καυσίμων (στο εξής: επίναυλος καυσίμων), που καθιερώθηκε προκειμένου να αντιμετωπιστεί το αυξανόμενο κόστος των καυσίμων·

– τον επίναυλο ασφαλείας (στο εξής: επίναυλος ασφαλείας), που καθιερώθηκε προκειμένου να αντιμετωπιστεί το κόστος ορισμένων μέτρων ασφαλείας επιβληθέντων μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.

6 Στις 14 και 15 Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή διενήργησε αιφνίδιους ελέγχους στις εγκαταστάσεις πολλών αερομεταφορέων, σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1).

7 Μετά τους ελέγχους, πολλοί αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων η SAS Cargo και η SAS Consortium, υπέβαλαν αίτηση δυνάμει της ανακοινώσεως του 2002 που μνημονεύεται στη σκέψη 5 ανωτέρω.

8 Στις 19 Δεκεμβρίου 2007, κατόπιν αποστολής πλειόνων αιτήσεων παροχής πληροφοριών, η Επιτροπή απηύθυνε σε 27 αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων και στις προσφεύγουσες, έκθεση αιτιάσεων (στο εξής: έκθεση αιτιάσεων). Επισήμανε ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς είχαν παραβεί το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (στο εξής: συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας), μετέχοντας σε σύμπραξη που αφορούσε, μεταξύ άλλων, τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και άρνηση καταβολής προμηθειών επί των επίναυλων (στο εξής: άρνηση καταβολής προμήθειας).

9 Απαντώντας στην έκθεση αιτιάσεων, οι αποδέκτες της υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις.

10 Πραγματοποιήθηκε ακρόαση από τις 30 Ιουνίου έως τις 4 Ιουλίου 2008.

Β. Απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010

11 Στις 9 Νοεμβρίου 2010, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2010) 7694 τελικό, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας [αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] (Υπόθεση COMP/39258 –

Αερομεταφορές εμπορευμάτων) (στο εξής: απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010). Η απόφαση αυτή απευθύνεται σε 21 αερομεταφορείς (στο εξής: εμπλεκόμενοι στην απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 αερομεταφορείς), ήτοι:

– Air Canada·

– Air France-KLM (στο εξής: AF-KLM)·

– Εταιρία Air France (στο εξής: AF)·

– Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: KLM)·

– British Airways plc·

– Cargolux Airlines International SA (στο εξής: Cargolux)·

– Cathay Pacific Airways Ltd (στο εξής: CPA)·

– Japan Airlines Corp.·

– Japan Airlines·

– LAN Airlines SA·

– LAN Cargo SA·

– Lufthansa Cargo·

– Lufthansa·

– Swiss·

– Martinair Holland NV (στο εξής: Martinair)·

– Qantas Airways Ltd (στο εξής: Qantas)·

– SAS·

– SAS Cargo·

– SAS Consortium·

– SAC·

– Singapore Airlines Ltd (στο εξής: SIA).

12 Οι αιτιάσεις που έγιναν προσωρινώς δεκτές έναντι των λοιπών αποδεκτών της εκθέσεως αιτιάσεων, αποσύρθηκαν (στο εξής: μη εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς).

13 Το αιτιολογικό τη αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 περιέγραφε μία ενιαία και συνεχή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, η οποία κάλυπτε την εδαφική περιφέρεια του ΕΟΧ και της Ελβετίας, στο πλαίσιο της οποίας οι εμπλεκόμενοι στην απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 αερομεταφορείς συντόνισαν τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων.

14 Το διατακτικό της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010, καθόσον αφορά τις προσφεύγουσες, είχε ως εξής:

«Άρθρο 1

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων τιμολόγησης τα οποία λαμβάνονταν υπόψη για υπηρεσίες [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός του ΕΟΧ, κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ι) SAS […] από τις 17 Αυγούστου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

ια) [SAS Cargo] από την 1η Ιουνίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

ιβ) [SAS Consortium] από τις 13 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003·

[…]

Άρθρο 2

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής τα οποία λαμβάνονταν υπόψη για υπηρεσίες [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εκτός του ΕΟΧ, κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιζ) SAS [….] από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

ιη) [SAS Cargo] από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

[…]

Άρθρο 3

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων τιμολόγησης τα οποία λαμβάνονταν υπόψη για υπηρεσίες

[αερομεταφοράς εμπορευμάτων] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων σε χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, αλλά δεν είναι κράτη μέλη και αερολιμένων ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες, κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιε) SAS […] από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

ιστ) [SAS Cargo] από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

[…]

Άρθρο 4

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών [ΕΚ-Ελβετίας] μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων τιμολόγησης τα οποία χρεώνουν για υπηρεσίες [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων στην Ελβετία, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

[…]

ι) SAS […] από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

ια) [SAS Cargo] από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

ιβ) [SAS Consortium] από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003.

[…]

Άρθρο 5

Επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα για τις παραβάσεις που περιγράφονται στα άρθρα 1 έως 4 [της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010]:

[…]

ιε) [SAS Consortium]: 5 355 000 ευρώ·

ιστ) [SAS Cargo] και [SAS Consortium] αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες: 4 254 250 ευρώ·

ιζ) [στις προσφεύγουσες] αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες: 5 265 750 ευρώ·

ιη) [SAS Cargo] και SAS […] αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες: 32 984 250 ευρώ·

ιθ) [SAS Cargo]: 22 308 250 ευρώ·

[…]

Άρθρο 6

Οι επιχειρήσεις που μνημονεύονται στα άρθρα 1 έως 4 οφείλουν να παύσουν αμέσως τις περιγραφόμενες στα άρθρα αυτά παραβάσεις, εφόσον δεν το έχουν ήδη πράξει.

Δεσμεύονται να απόσχουν στο μέλλον από κάθε πράξη ή συμπεριφορά που περιγράφεται στα άρθρα 1 έως 4, καθώς και από κάθε πράξη ή συμπεριφορά η οποία έχει ίδιο ή παρεμφερή σκοπό ή αποτέλεσμα.»

Γ. Προσφυγή κατά της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου

15 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 25 Ιανουαρίου 2011, οι προσφεύγουσες άσκησαν προσφυγή με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010, στο μέτρο που τις αφορά, καθώς και, επικουρικώς, τη μείωση των προστίμων που τους είχαν επιβληθεί. Προσφυγές κατά της αποφάσεως αυτής άσκησαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου και οι λοιποί εμπλεκόμενοι στην απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 αερομεταφορείς, πλην της Qantas.

16 Με αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 2015, Air Canada κατά Επιτροπής (T-9/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij κατά Επιτροπής (T-28/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:995), Japan Airlines κατά Επιτροπής (T-36/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways κατά Επιτροπής (T-38/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines κατά Επιτροπής (T-39/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group και Lan Cargo κατά Επιτροπής (T-40/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:986), Singapore Airlines και Singapore Airlines Cargo Pte κατά Επιτροπής (T-43/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-46/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:987), British Airways κατά Επιτροπής (T-48/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990), Air France-KLM κατά Επιτροπής (T-62/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:996), Air France κατά Επιτροπής (T-63/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:993), και Martinair Holland κατά Επιτροπής (T-67/11, EU:T:2015:984), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε, εν όλω ή εν μέρει την απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 στο μέτρο που αφορούσε, αντιστοίχως, την Air Canada, KLM, την Japan Airlines και την Japan Airlines Corp., CPA, την Cargolux, τη Latam Airlines Group SA (πρώην Lan Airlines) και τη Lan Cargo, την SAC και την SIA, τη Lufthansa, τη Lufthansa Cargo και τη Swiss, την British Airways, τις προσφεύγουσες, την AF-KLM, την AF και τη Martinair. Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η αιτιολογία της αποφάσεως αυτής ενείχε πλημμέλειες.

17 Συναφώς, πρώτον, το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 ενείχε αντιφάσεις μεταξύ του αιτιολογικού και του διατακτικού της. Η αιτιολογία της αποφάσεως αυτής περιέγραφε μία και μόνη ενιαία και διαρκή παράβαση, η οποία αφορούσε όλα τα δρομολόγια που κάλυπτε η σύμπραξη, στην οποία μετείχαν όλοι οι εμπλεκόμενοι στην απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 αερομεταφορείς. Αντιθέτως, στο διατακτικό της εν λόγω προσδιορίζονται είτε τέσσερις ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις είτε μία και μόνη ενιαία και διαρκής παράβαση για την οποία καταλογίστηκε ευθύνη μόνο στους αερομεταφορείς οι οποίοι, στα δρομολόγια που μνημονεύονται στα άρθρα 1 έως 4 της ιδίας αποφάσεως, μετείχαν άμεσα στις παραβατικές συμπεριφορές που περιγράφει καθένα από τα εν λόγω άρθρα ή γνώριζαν την ύπαρξη συμπαιγνίας όσον αφορά τα δρομολόγια αυτά, αποδεχόμενοι τον σχετικό κίνδυνο. Όμως, ουδεμία ερμηνεία του διατακτικού της επίμαχης αποφάσεως ήταν σύμφωνη με το αιτιολογικό της.

18 Το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε επίσης ως μη συμβατή με το αιτιολογικό της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 την προτεινόμενη από την Επιτροπή εναλλακτική ερμηνεία του διατακτικού της, σύμφωνα με την οποία το γεγονός ότι πολλοί από τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς δεν κατονομάζονται στα άρθρα 1, 3 και 4 της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 θα μπορούσε να εξηγηθεί από το ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν εξυπηρετούσαν τα καλυπτόμενα με τις διατάξεις αυτές δρομολόγια, ανεξαρτήτως του αν τα άρθρα αυτά διαπιστώνουν χωριστές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις.

19 Δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το αιτιολογικό της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 ενείχε σημαντικές εσωτερικές αντιφάσεις.

20 Τρίτον, αφού επισήμανε ότι ουδεμία από τις δύο πιθανές ερμηνείες του διατακτικού της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 ήταν σύμφωνη με το αιτιολογικό της, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε αν, στο πλαίσιο τουλάχιστον μιας από τις δύο αυτές πιθανές ερμηνείες, οι εσωτερικές αντιφάσεις που ενείχε η εν λόγω απόφαση είχαν ως συνέπεια την προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας των προσφευγουσών και την αδυναμία του Γενικού Δικαστηρίου να ασκήσει τον έλεγχό του. Όσον αφορά την πρώτη ερμηνεία, κατά την οποία υπάρχουν τέσσερις διακριτές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις, κατά πρώτον, έκρινε ότι οι προσφεύγουσες δεν ήταν σε θέση να κατανοήσουν με ποιο τρόπο τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία παρατίθενται στο αιτιολογικό και συνδέονται με μία ενιαία και διαρκή παράβαση ήταν ικανά να αποδείξουν την ύπαρξη των τεσσάρων διακριτών παραβάσεων στις οποίες καταλήγει το διατακτικό, και ότι, επομένως, δεν ήταν επίσης σε θέση να αμφισβητήσουν την επάρκεια των στοιχείων αυτών. Κατά δεύτερον, έκρινε ότι οι προσφεύγουσες αδυνατούσαν να κατανοήσουν τη λογική που οδήγησε την Επιτροπή να τους καταλογίσει ευθύνη για παράβαση, ακόμα και για δρομολόγια μη εξυπηρετούμενα εντός της περιμέτρου που καθορίζει κάθε άρθρο της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010.

Δ. Προσβαλλόμενη απόφαση

21 Στις 20 Μαΐου 2016, κατόπιν της ακυρώσεως από το Γενικό Δικαστήριο, η Επιτροπή απηύθυνε έγγραφο στους εμπλεκόμενους στην απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 αερομεταφορείς, οι οποίοι είχαν ασκήσει προσφυγή ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου κατά της εν λόγω αποφάσεως, με το οποίο τους ενημέρωσε ότι η Γενική Διεύθυνση (ΓΔ) Ανταγωνισμού είχε την πρόθεση να προτείνει στην Επιτροπή να εκδώσει νέα απόφαση με την οποία θα διαπιστωνόταν ότι είχαν συμμετάσχει σε ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας σε όλα τα δρομολόγια που μνημονεύονται στην απόφαση αυτή.

22 Οι αποδέκτες του εγγράφου της Επιτροπής το οποίο μνημονεύεται στη σκέψη 21 ανωτέρω εκλήθησαν να εκθέσουν την άποψή τους επί της προτάσεως της ΓΔ Ανταγωνισμού της Επιτροπής εντός προθεσμίας ενός μηνός. Όλοι, συμπεριλαμβανομένων των προσφευγουσών, έκαναν χρήση της δυνατότητας αυτής.

23 Στις 17 Μαρτίου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2017) 1742 final, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας [αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] (Υπόθεση AT.39258 – Αερομεταφορές εμπορευμάτων) (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση) Αποδέκτες της εν λόγω αποφάσεως είναι 19 αερομεταφορείς (στο εξής: εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς), συγκεκριμένα:

– Air Canada·

– AF-KLM·

– AF·

– KLM·

– British Airways·

– Cargolux·

– CPA·

– Japan Airlines·

– Latam Airlines Group, SA·

– LAN Cargo·

– Lufthansa Cargo·

– Lufthansa·

– Swiss·

– Martinair·

– SAS·

– SAS Cargo·

– SAS Consortium·

– SAC·

– SIA.

24 Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιλαμβάνει αιτιάσεις κατά των λοιπών αποδεκτών της εκθέσεως αιτιάσεων.

25 Στο αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως περιγράφεται μία ενιαία και διαρκής παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, στο πλαίσιο της οποίας οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς φέρονται ότι συντόνισαν τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο μέσω του επίναυλου καυσίμου, του επίναυλου ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας επί των επίναυλων.

26 Πρώτον, στο σημείο 4.1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή περιέγραψε τις «[β]ασικές αρχές και [τη] δομή της συμπράξεως». Στις αιτιολογικές σκέψεις 107 και 108 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή επισήμανε ότι από την έρευνα προέκυψε σύμπραξη παγκόσμιας εμβέλειας

βασιζόμενη σε δίκτυο διμερών και πολυμερών επαφών που έλαβαν χώρα μεταξύ των ανταγωνιστών για μεγάλο χρονικό διάστημα, και αφορούσε τη συμπεριφορά που είχαν αποφασίσει, προβλέψει ή σχεδιάζει να υιοθετήσουν σε σχέση με διάφορα στοιχεία τιμολόγησης για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, συγκεκριμένα με τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας. Υπογράμμισε ότι κοινός σκοπός του δικτύου αυτού ήταν ο συντονισμός της συμπεριφοράς ανταγωνιστών στον τομέα της τιμολόγησης ή η μείωση της αβεβαιότητας όσον αφορά την τιμολογιακή τους πολιτική (στο εξής: επίδικη σύμπραξη).

27 Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 109 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σκοπός της συντονισμένης εφαρμογής του επίναυλου καυσίμου ήταν να εξασφαλιστεί ότι οι αερομεταφορείς, σε παγκόσμιο επίπεδο, επέβαλαν πάγιο συντελεστή επίναυλου ανά χιλιόγραμμο σε όλες τις σχετικές αποστολές. Μεταξύ αερομεταφορέων δημιουργήθηκε ένα πολύπλοκο δίκτυο επαφών, κυρίως διμερών, με σκοπό τον συντονισμό και τον έλεγχο της εφαρμογής του επίναυλου καυσίμων, η δε ακριβής ημερομηνία εφαρμογής συχνά αποφασιζόταν, κατά την Επιτροπή, σε τοπικό επίπεδο, ενώ ο βασικός τοπικός αερομεταφορέας συνήθως αναλάμβανε την πρωτοβουλία και οι λοιποί ακολουθούσαν. Η συντονισμένη αυτή προσέγγιση επεκτάθηκε και στον επίναυλο ασφαλείας, καθώς και στην άρνηση καταβολής προμήθειας, οπότε οι προμήθειες αυτές ήταν για τους αερομεταφορείς καθαρά έσοδα και αποτελούσαν ένα επιπλέον κίνητρο για να συντονίσουν τη συμπεριφορά τους σχετικά με τους επίναυλους.

28 Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 110 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η γενική διεύθυνση στη κεντρική διοίκηση πολλών αερομεταφορέων ενεπλάκη είτε άμεσα στις επαφές με τους ανταγωνιστές είτε ενημερωνόταν τακτικά για τις επαφές αυτές. Στην περίπτωση των επιναύλων, οι υπάλληλοι που ήταν υπεύθυνοι στα κεντρικά γραφεία είχαν επαφές ο ένας με τον άλλο όταν επρόκειτο να γίνει αλλαγή του ποσού του επίναυλου. Η άρνηση καταβολής προμήθειας επιβεβαιώθηκε και αυτή επανειλημμένως κατά τις επαφές που πραγματοποιούνταν στο επίπεδο της κεντρικής διοικήσεως. Επίσης, πραγματοποιούνταν συχνές επαφές σε τοπικό επίπεδο με σκοπό, αφενός, την καλύτερη εκτέλεση των οδηγιών των κεντρικών διοικήσεων και την προσαρμογή τους στις συνθήκες της τοπικής αγοράς και, αφετέρου, τον συντονισμό και υλοποίηση των τοπικών πρωτοβουλιών. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, η κεντρική διοίκηση των αερομεταφορέων συνήθως ενέκρινε την προτεινόμενη δράση ή ενημερωνόταν σχετικά.

29 Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 111 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι αερομεταφορείς ήρθαν σε επαφή μεταξύ τους, είτε σε διμερές επίπεδο, είτε σε μικρές ομάδες, είτε, σε ορισμένες περιπτώσεις, σε μεγάλα πολυμερή φόρουμ. Οι τοπικές ενώσεις αντιπροσώπων των αερομεταφορέων, ιδίως στο Χονγκ Κονγκ και στην Ελβετία, χρησίμευσαν για να συζητηθούν μέτρα για τη βελτίωση της αποδόσεως και για τον συντονισμό των επιναύλων. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιήθηκαν και ενώσεις συμμαχιών όπως η συμμαχία WOW.

30 Δεύτερον, στα σημεία 4.3 έως 4.5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή περιέγραψε τις επαφές που αφορούσαν, αντιστοίχως, τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας (στο εξής: επίδικες επαφές).

31 Συγκεκριμένα, κατά πρώτον, στις αιτιολογικές σκέψεις 118 έως 120 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή συνόψισε τις επαφές σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων ως εξής:

«(118) Στο τέλος του 1999-αρχές του 2000, αναπτύχθηκε ένα δίκτυο διμερών επαφών, στο οποίο συμμετείχαν πολλές αεροπορικές εταιρίες, μέσω του οποίου όλα τα μέλη του δικτύου μπορούσαν να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις ενέργειες των επιχειρήσεων. Οι αερομεταφορείς επικοινωνούσαν τακτικά μεταξύ τους προκειμένου να συζητήσουν οποιοδήποτε θέμα σχετικό με τον επίναυλο καυσίμου, ιδίως τις τροποποιήσεις του μηχανισμού, τις μεταβολές του επιπέδου του επίναυλου καυσίμου, τη συνεπή εφαρμογή του μηχανισμού και τις περιπτώσεις όπου ορισμένες αεροπορικές εταιρίες δεν ακολουθούσαν το σύστημα.

(119) Για την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμου σε τοπικό επίπεδο, εφαρμόστηκε συχνά ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο οι αεροπορικές εταιρίες που κατείχαν δεσπόζουσα θέση σε ορισμένα δρομολόγια ή σε ορισμένες χώρες ανακοίνωναν πρώτες την αλλαγή και στη συνέχεια ακολουθούσαν οι άλλες […].

(120) Ο αντίθετος προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συντονισμός σχετικά με τον επίναυλο καυσίμου πραγματοποιείτο κυρίως σε τέσσερις τομείς: σε σχέση με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμου, στις αρχές του 2000, την επανεισαγωγή ενός μηχανισμού επίναυλου καυσίμου μετά την ακύρωση του προβλεπόμενου από την [Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA)] μηχανισμού, την καθιέρωση νέων ορίων ενεργοποίησης (αυξάνοντας το ανώτατο επίπεδο του επίναυλου καυσίμου) και ιδίως το χρονικό σημείο κατά το οποίο οι δείκτες καυσίμων προσέγγιζαν το όριο στο οποίο επρόκειτο να αυξηθεί ή να μειωθεί ο επίναυλος.»

32 Κατά δεύτερον, στην αιτιολογική σκέψη 579 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή συνόψισε τις επαφές σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας ως εξής:

«Πολλοί [εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς] συζήτησαν, μεταξύ άλλων, την πρόθεσή τους να θεσπίσουν επίναυλο ασφαλείας […] Επιπροσθέτως, συζητήθηκε και το ποσό του επίναυλου και το χρονοδιάγραμμα εισαγωγής. Επιπλέον, οι [εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς] αντάλλαξαν απόψεις ως προς τη δικαιολόγηση που έπρεπε να δοθεί στους πελάτες τους. Περιστασιακές επαφές σχετικά με την εφαρμογή του επίναυλου ασφαλείας πραγματοποιήθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια των ετών 2002 έως 2006. Ο παράνομος συντονισμός πραγματοποιήθηκε τόσο στο επίπεδο των κεντρικών διοικήσεων όσο και σε τοπικό επίπεδο.»

33 Κατά τρίτον, στην αιτιολογική σκέψη 676 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς «συνέχισαν να αρνούνται να καταβάλουν προμήθεια επί των επιναύλων και αλληλεπιβεβα[ίωναν] την πρόθεσή τους στον τομέα αυτό κατά τη διάρκεια πολλών επαφών».

34 Τρίτον, στο σημείο 4.6 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αξιολόγησε τις επίμαχες επαφές. Η αξιολόγηση των επίμαχων επαφών που ελήφθησαν υπόψη εις βάρος των προσφευγουσών περιλαμβάνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 790 έως 792 της αποφάσεως αυτής.

35 Τέταρτον, στο σημείο 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εφάρμοσε επί των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, διευκρινίζοντας, στην υποσημείωση αριθ. 1289 της αποφάσεως αυτής, ότι οι εκτιμήσεις που έγιναν δεκτές ίσχυαν και για το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και για το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών

μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας. Συγκεκριμένα, κατά πρώτον, στην αιτιολογική σκέψη 846 της εν λόγω αποφάσεως, η Επιτροπή δέχθηκε ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς συντόνισαν τη συμπεριφορά τους ή επηρέασαν την τιμολόγηση, «πράγμα το οποίο [κατέληγε] τελικώς σε καθορισμό τιμών σε σχέση με» τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας και την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων. Στην αιτιολογική σκέψη 861 της ίδιας αποφάσεως, χαρακτήρισε το «γενικό σύστημα συντονισμού της συμπεριφοράς όσον αφορά την τιμολόγηση για υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων», την ύπαρξη του οποίου αποκάλυψε η έρευνά της, ως «σύνθετη παράβαση αποτελούμενη από διάφορες ενέργειες οι οποίες [μπορούσαν] να χαρακτηριστούν είτε ως συμφωνία είτε ως εναρμονισμένη πρακτική, στο πλαίσιο των οποίων οι ανταγωνιστές [είχα]ν αντικαταστήσει σκοπίμως τους κινδύνους του ανταγωνισμού με μια μεταξύ τους συνεργασία».

36 Κατά δεύτερον, στην αιτιολογική σκέψη 869 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι η «επίμαχη συμπεριφορά συνιστ[ούσε] ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ». Έκρινε, επίσης, ότι οι επίμαχοι διακανονισμοί επεδίωκαν ενιαίο σκοπό αντίθετο προς τους κανόνες του ανταγωνισμού, ο οποίος συνίστατο στην παρεμπόδιση του ανταγωνισμού στον τομέα των αερομεταφορών εμπορευμάτων εντός του ΕΟΧ, ακόμη και όταν ο συντονισμός πραγματοποιείτο σε τοπικό επίπεδο και είχε κατά τόπους διαφορές (αιτιολογικές σκέψεις 872 έως 876), αφορούσαν «[π]ροϊόν/υπηρεσίες ενιαίες», συγκεκριμένα «την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων […] και την τιμολόγησή τους» (αιτιολογική σκέψη 877), αφορούσαν τις ίδιες επιχειρήσεις (αιτιολογική σκέψη 878), είχαν ενιαίο χαρακτήρα (αιτιολογική σκέψη 879) και αφορούσαν τρία σκέλη, συγκεκριμένα τον επίναυλο καυσίμου, τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας, οι οποίες «είχ[αν] συχνά συζητηθεί κατά τη διάρκεια της ίδιας επαφής με τους ανταγωνιστές» (αιτιολογική σκέψη 880).

37 Στην αιτιολογική σκέψη 882 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προσέθεσε ότι οι προσφεύγουσες είχαν εμπλακεί σε δύο από τα τρία σκέλη της ενιαίας παραβάσεως, δηλαδή στον επίναυλο καυσίμων και στον επίναυλο ασφαλείας, αλλά ότι «λαμβανομένης υπόψη της εμπλοκής τους στα λοιπά στοιχεία της παραβάσεως, μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν ότι έγιναν ανταλλαγές μεταξύ των μερών στο θέμα ενός τέτοιου πολύπλοκου ζητήματος όπως είναι η καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων, και ήταν διατεθειμένες να αναλάβουν στον κίνδυνο».

38 Κατά τρίτον, στην αιτιολογική σκέψη 884 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η επίμαχη παράβαση είχε διαρκή χαρακτήρα.

39 Κατά τέταρτον, στις αιτιολογικές σκέψεις 885 έως 890 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέτασε τη σημασία των επαφών που πραγματοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες και των επαφών που αφορούσαν δρομολόγια τα οποία οι αερομεταφορείς ουδέποτε εξυπηρέτησαν ή τα οποία δεν μπορούσαν νομίμως να εξυπηρετήσουν. Εκτίμησε ότι, λαμβανομένου υπόψη του παγκόσμιου χαρακτήρα της επίδικης συμπράξεως, οι επαφές αυτές ήταν κρίσιμες για την απόδειξη της υπάρξεως της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Ειδικότερα, αφενός, επισήμανε ότι οι επίναυλοι ήταν μέτρα γενικής εφαρμογής που δεν αφορούσαν ειδικά συγκεκριμένο δρομολόγιο, αλλά σκοπός ήταν να εφαρμοστούν σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων από και προς τον ΕΟΧ και την Ελβετία. Σημείωσε ότι η άρνηση καταβολής προμήθειας είχε επίσης γενικό χαρακτήρα. Αφετέρου, θεώρησε ότι δεν υπήρχε κάποιο ανυπέρβλητο εμπόδιο το οποίο απέτρεπε τους αερομεταφορείς από την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια τα οποία ουδέποτε εξυπηρέτησαν ή τα οποία δεν μπορούσαν νομίμως να εξυπηρετήσουν, ιδίως χάρη στις συμφωνίες που ήταν σε θέση να συνάψουν μεταξύ τους.

40 Κατά πέμπτον, στην αιτιολογική σκέψη 903 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι η επίδικη συμπεριφορά είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού «τουλάχιστον εντός της Έ[νωσης], στον ΕΟΧ και στην Ελβετία». Στην αιτιολογική σκέψη 917 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή προσέθεσε, κατ' ουσίαν, ότι δεν ήταν, ως εκ τούτου, αναγκαίο να ληφθούν υπόψη οι «συγκεκριμένες επιπτώσεις» της συμπεριφοράς αυτής.

41 Καθ' έκτον, στις αιτιολογικές σκέψεις 922 έως 971 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέτασε τη συμμαχία WOW. Στην αιτιολογική σκέψη 971 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή κατέληξε στο ακόλουθο συμπέρασμα:

«Λαμβανομένου υπόψη του περιεχομένου της συμφωνίας περί της συμμαχίας WOW και της υλοποιήσεώς της, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο συντονισμός των επιναύλων μεταξύ των μελών της [συμμαχίας] WOW πραγματοποιήθηκε εκτός του νομίμου πλαισίου της συμμαχίας, η οποία δεν τον δικαιολογεί. Τα μέλη γνώριζαν στην πραγματικότητα τον παράνομο χαρακτήρα ενός τέτοιου συντονισμού. Επιπλέον, ήταν ενήμερα ότι ο συντονισμός των επιναύλων αφορούσε πολλούς [αερομεταφορείς] που δεν μετείχαν στη [συμμαχία] WOW. Η Επιτροπή, επομένως, εκτιμά ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που αφορούσαν τις επαφές μεταξύ των μελών της [συμμαχίας] WOW […] αποδεικνύουν τη συμμετοχή τους στην παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, όπως αυτή περιγράφεται στην παρούσα απόφαση.»

42 Καθ' έβδομον, στις αιτιολογικές σκέψεις 972 έως 1021 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέτασε τις κανονιστικές ρυθμίσεις σε επτά τρίτες χώρες, οι οποίες, όπως υποστήριζαν πολλοί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, τους υποχρέωναν να έρχονται σε συνεννόηση όσον αφορά τους επίναυλους, μη επιτρέποντας κατ' αυτόν τον τρόπο την εφαρμογή των σχετικών κανόνων ανταγωνισμού. Η Επιτροπή έκρινε ότι οι αερομεταφορείς αυτοί δεν κατόρθωσαν να αποδείξουν ότι ενήργησαν κατόπιν εξαναγκασμού από τις εν λόγω τρίτες χώρες.

43 Κατά όγδοον, στις αιτιολογικές σκέψεις 1024 έως 1035 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία για τον ΕΟΧ και μεταξύ των συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας.

44 Κατά ένατον, η Επιτροπή εξέτασε τα όρια της αρμοδιότητάς της, εδαφικής και χρονικής, προκειμένου να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού στη συγκεκριμένη περίπτωση. Αφενός, στις αιτιολογικές σκέψεις 822 έως 832 της προσβαλλομένης αποφάσεως, υπό τον τίτλο «Αρμοδιότητα της Επιτροπής», η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι δεν θα εφαρμόσει, καταρχάς, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στις προγενέστερες της 1ης Μαΐου 2004 συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εκτός του ΕΟΧ (στο εξής: δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών), ακολούθως, το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις προγενέστερες της 19ης Μαΐου 2005 συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών και τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός χωρών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον ΕΟΧ αλλά δεν είναι κράτη μέλη της Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εντός τρίτων χωρών (στο εξής: δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών, και από κοινού με τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών) και τέλος το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, στις προγενέστερες της 1ης Ιουνίου 2002 συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ένωσης και ελβετικών αερολιμένων (στο εξής: δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας). Διευκρίνισε επίσης ότι η

προσβαλλόμενη απόφαση «ουδόλως είχε την πρόθεση να εκθέσει οποιαδήποτε παράβαση του άρθρου 8 της συμφωνίας [αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων [μεταξύ] της Ελβετίας [και] τρίτων χωρών».

45 Αφετέρου, στις αιτιολογικές σκέψεις 1036 έως 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με τίτλο «Η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια», η Επιτροπή απέρριψε τα επιχειρήματα διαφόρων εμπλεκομένων αερομεταφορέων ότι υπερέβη τα όρια της εδαφικής αρμοδιότητάς της υπό το πρίσμα των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου λόγω του ότι διαπίστωσε και επέβαλε κυρώσεις για παράβαση των δύο αυτών διατάξεων στα δρομολόγια με αναχώρηση από τρίτες χώρες και προορισμό τον ΕΟΧ (στο εξής: εισερχόμενα δρομολόγια) και, όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια αυτά, στις «υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων». Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 1042 της αποφάσεως αυτής, υπενθύμισε τα κριτήρια τα οποία έκρινε ότι πρέπει να εφαρμοστούν:

«Όσον αφορά την εξωεδαφική εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται στις συμφωνίες που υλοποιούνται εντός της [Ένωσης] (θεωρία περί εφαρμογής) ή που έχουν άμεσες, ουσιαστικές και προβλέψιμες επιπτώσεις εντός της [Ένωσης] (θεωρία περί επιπτώσεων).»

46 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1043 έως 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εφάρμοσε τα επίμαχα κριτήρια στα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως:

«(1043) Στην περίπτωση των υπηρεσιών [εισερχόμενων] αερομεταφορών εμπορευμάτων, εφαρμόζεται το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, διότι η ίδια η υπηρεσία, η οποία αποτελεί το αντικείμενο της παραβάσεως σχετικά με τον καθορισμό των τιμών, πρέπει να παρέχεται και παρέχεται πράγματι εν μέρει στο έδαφος του ΕΟΧ. Επιπλέον, πολλές επαφές μέσω των οποίων οι αποδέκτες συντόνισαν τους επίναυλους και την [άρνηση] καταβολής προμήθειας πραγματοποιήθηκαν εντός του ΕΟΧ ή ενεπλάκησαν συμμετέχοντες που βρίσκονται εντός του ΕΟΧ.

(1044) […] το παράδειγμα που παρατίθεται στην [κωδικοποιημένη ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 του Συμβουλίου, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ 2008, C 95, σ. 1 και διορθωτικό ΕΕ 2009, C 43, σ.1)] δεν ασκεί επιρροή εν προκειμένω. Η [εν λόγω] ανακοίνωση αφορά τη γεωγραφική κατανομή του κύκλου εργασιών μεταξύ των επιχειρήσεων προκειμένου να καθοριστεί αν πληρούνται τα κατώτατα όρια του κύκλου εργασιών του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [(ΕΕ 2004, L 24, σ. 1)].

(1045) Επιπλέον, οι αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικές στις τρίτες χώρες όσον αφορά την αερομεταφορά εμπορευμάτων […] προς την Ένωση και τον ΕΟΧ μπορούν να έχουν άμεσες, ουσιώδεις και προβλέψιμες επιπτώσεις εντός της Ένωσης και του ΕΟΧ, δεδομένου ότι το αυξημένο κόστος της αεροπορικής μεταφοράς προς τον ΕΟΧ και, επομένως, οι υψηλότερες τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, ως εκ της φύσεώς τους, μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στους καταναλωτές εντός του ΕΟΧ. Εν προκειμένω, οι αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού πρακτικές οι οποίες καταργούσαν τον ανταγωνισμό μεταξύ των αερομεταφορέων που προσφέρουν υπηρεσίες [εισερχόμενων] αερομεταφορών εμπορευμάτων μπορούσαν να έχουν τέτοιες επιπτώσεις και όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] από άλλους αερομεταφορείς εντός του ΕΟΧ, μεταξύ των συγκοινωνιακών κόμβων

(hubs) εντός του ΕΟΧ που χρησιμοποιούνται από τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και των αερολιμένων προορισμού των αποστολών αυτών εντός του ΕΟΧ, που δεν εξυπηρετούνται από τον αερομεταφορέα της τρίτης χώρας.

(1046) Τέλος, υπογραμμίζεται ότι η Επιτροπή ανακάλυψε μια σύμπραξη σε παγκόσμιο επίπεδο. Η σύμπραξη είχε τεθεί σε εφαρμογή σε όλο τον κόσμο και οι διακανονισμοί της συμπράξεως σχετικά με τα εισερχόμενα δρομολόγια αποτελούσαν αναπόσπαστο μέρος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Σε πολλές περιπτώσεις, οι διακανονισμοί της συμπράξεως οργανώνονταν σε κεντρικό επίπεδο και το τοπικό προσωπικό απλώς τους εφάρμοζε. Η ομοιόμορφη εφαρμογή των επιναύλων σε παγκόσμια κλίμακα αποτελούσε βασικό στοιχείο της συμπράξεως.»

47 Πέμπτον, στην αιτιολογική σκέψη 1146 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι η επίδικη σύμπραξη άρχισε στις 7 Δεκεμβρίου 1999 και διήρκεσε έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006. Στην ίδια αιτιολογική σκέψη, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η σύμπραξη αυτή είχε παραβεί:

– το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης·

– το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών·

– το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των αερολιμένων εντός του ΕΟΧ (στο εξής: δρομολόγια εντός του ΕΟΧ)·

– το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών·

– το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές στα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας.

48 Όσον αφορά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή έκρινε ότι η διάρκεια της παραβάσεως εκτεινόταν από τις 13 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.

49 Έκτον, στο σημείο 8 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέτασε τα διορθωτικά μέτρα που έπρεπε να λάβει και τα πρόστιμα που έπρεπε να επιβληθούν

50 Όσον αφορά, ειδικότερα, τον καθορισμό του ποσού των προστίμων, η Επιτροπή ανέφερε ότι έλαβε υπόψη τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, καθώς και τις τυχόν επιβαρυντικές ή ελαφρυντικές περιστάσεις. Παρέπεμψε, συναφώς, στις κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 23, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1/2003 (ΕΕ 2006, C 210, σ. 2, στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2006).

51 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1184 και 1185 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι το βασικό ποσό του προστίμου περιλάμβανε ποσοστό επί της αξίας των πωλήσεων της επιχειρήσεως το οποίο μπορούσε να ανέλθει έως το 30 % της αξίας αυτής, και καθορίστηκε σε συνάρτηση με τον βαθμό σοβαρότητας της παραβάσεως, πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των ετών συμμετοχής της επιχειρήσεως στην παράβαση, στο οποίο προστέθηκε επιπλέον ποσό που κυμαίνεται μεταξύ 15 και 25 % της αξίας των πωλήσεων (στο εξής: επιπλέον ποσό).

52 Στην αιτιολογική σκέψη 1197 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προσδιόρισε την αξία των πωλήσεων προσθέτοντας, για το έτος 2005, που ήταν το τελευταίο πλήρες έτος πριν από τη λήξη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, τον κύκλο εργασιών που συνδεόταν με τις πτήσεις προς και από, για τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, για τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, για τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας, καθώς και για τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Έλαβε επίσης υπόψη την προσχώρηση στην Ένωση νέων κρατών μελών το 2004.

53 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1198 έως 1212 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη τη φύση της παραβάσεως (οριζόντιες συμφωνίες καθορισμού τιμών), το συνολικό μερίδιο αγοράς των εμπλεκομένων αερομεταφορέων (34 %) σε παγκόσμιο επίπεδο και τουλάχιστον το ίδιο στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ και στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών), το γεωγραφικό πεδίο της επίδικης (παγκόσμιας) συμπράξεως και την εφαρμογή της συμπράξεως στην πράξη, καθόρισε τον συντελεστή σοβαρότητας σε 16 %.

54 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1214 έως 1217 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή καθόρισε τη διάρκεια της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, σε συνάρτηση με τα επίμαχα δρομολόγια, ως εξής:

– όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, για την SAS, την SAS Cargo και την SAS Consortium, αντιστοίχως: από τις 17 Αυγούστου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, από την 1η Ιουνίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 και από τις 13 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003, την οποία υπολόγισε, με βάση τον αριθμό των ετών και μηνών, αντιστοίχως σε, τέσσερα έτη και πέντε μήνες, τέσσερα έτη και οκτώ μήνες και τέσσερα έτη και πολλαπλασιαστικό συντελεστή, αντιστοίχως, 4 5/12, 4 8/12 και 4·

– όσον αφορά τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, για την SAS και την SAS Cargo: από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, την οποία υπολόγισε, με βάση τον αριθμό των ετών και μηνών, σε ένα έτος και εννέα μήνες και πολλαπλασιαστικό συντελεστή 1 και 9/12·

– όσον αφορά τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας για την SAS, την SAS Cargo και την SAS Consortium, αντιστοίχως: από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 και από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003, την οποία υπολόγισε, με βάση τον αριθμό των ετών και μηνών, αντιστοίχως σε, τρία έτη και οκτώ μήνες, τρία έτη και οκτώ μήνες και ένα έτος και έξι μήνες, και πολλαπλασιαστικό συντελεστή, αντιστοίχως, 3 και 8/12, 3 και 8/12 και 1 και 6/12·

– όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών, για την SAS και την SAS Cargo: από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, την οποία υπολόγισε, με βάση τον αριθμό των ετών και μηνών, σε οκτώ μήνες και πολλαπλασιαστικό συντελεστή 8/12.

55 Στην αιτιολογική σκέψη 1219 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών περιστάσεων της υποθέσεως και των κριτηρίων που παρατίθενται στη σκέψη 53 ανωτέρω, το επιπλέον ποσό έπρεπε να αντιστοιχεί στο 16 % της αξίας των πωλήσεων. Στις αιτιολογικές σκέψεις 1221, 1223 και 1227 έως 1229 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι το επιπλέον αυτό ποσό έπρεπε να κατανεμηθεί μεταξύ των SAS, SAS Cargo και SAS Consortium κατά τρόπο που να αντιστοιχεί στη διάρκεια συμμετοχής καθεμίας από τις οντότητες αυτές στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

56 Κατά συνέπεια, στις αιτιολογικές σκέψεις 1240 έως 1242 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το βασικό ποσό, το οποίο υπολογίστηκε για την SAS, την SAS Cargo και την SAS Consortium, αντιστοίχως, σε 106 000 000 ευρώ, σε 108 000 000 ευρώ και σε 14 000 000 ευρώ, καθορίστηκε σε 60 000 000 ευρώ, σε 61 000 000 ευρώ και σε14 000 000 ευρώ, κατόπιν μειώσεως κατά 50 % με βάση το σημείο 37 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 (στο εξής: γενική μείωση 50 %), η οποία συνδεόταν με το ότι μέρος των υπηρεσιών που αφορούσαν τα εισερχόμενα στον ΕΟΧ δρομολόγια και τα δρομολόγια με αναχώρηση από τον ΕΟΧ και προορισμό τρίτες χώρες (στο εξής: εξερχόμενα δρομολόγια) είχε παρασχεθεί εκτός του εδάφους που καλύπτεται από τη συμφωνία για τον ΕΟΧ και, επομένως, μέρος της ζημίας είχε, ενδεχομένως, πραγματοποιηθεί εκτός του εδάφους αυτού.

57 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1243 έως 1245 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατ' εφαρμογήν του σημείου 28 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, η Επιτροπή επέβαλε στην SAS Cargo και SAS Consortium προσαύξηση κατά 50 % του βασικού ποσού του προστίμου λόγω υποτροπής.

58 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1258 και 1259 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατ' εφαρμογήν του σημείου 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, η Επιτροπή χορήγησε στις προσφεύγουσες, λόγω ελαφρυντικών περιστάσεων, μείωση κατά 10 % του βασικού ποσού του προστίμου.

59 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1264 και 1265 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατ' εφαρμογήν του σημείου 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, η Επιτροπή χορήγησε στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς επιπλέον μείωση του βασικού ποσού του προστίμου κατά 15 % (στο εξής: γενική μείωση 15 %), για τον λόγο ότι ορισμένα ρυθμιστικά καθεστώτα ενθάρρυναν την επίδικη σύμπραξη.

60 Αντιθέτως, στις αιτιολογικές σκέψεις 1268 και 1271 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή απέρριψε το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, όσον αφορά τα όρια της εδαφικής αρμοδιότητάς της για να διαπιστώσει παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού, μπορούσαν να θεμελιώσουν δικαιολογημένη εμπιστοσύνη σε απόφαση της δανικής αρχής ανταγωνισμού του 2002.

61 Κατά συνέπεια, στην αιτιολογική σκέψη 1293 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή καθόρισε το βασικό ποσό των προστίμων για την SAS, την SAS Cargo και την SAS Consortium, κατόπιν προσαρμογής, αντιστοίχως, σε 45 000 000 ευρώ, σε 76 250 000 ευρώ και σε 17 500 000 ευρώ.

62 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1347 έως 1354 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έλαβε υπόψη τη συμβολή των προσφευγουσών στο πλαίσιο της αιτήσεώς τους περί επιείκειας εφαρμόζοντας μείωση κατά 15 % στο βασικό ποσό του προστίμου, οπότε, όπως επισημαίνεται

στην αιτιολογική σκέψη 1404 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στις SAS, SAS Cargo και SAS Consortium καθορίστηκε, αντιστοίχως, σε 38 250 000 ευρώ, σε 64 812 500 ευρώ και σε 14 875 000 ευρώ.

63 Το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, καθόσον αφορά την υπό κρίση διαφορά, έχει ως εξής:

«*Άρθρο 1*

Συντονίζοντας τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] σε παγκόσμια κλίμακα σχετικά με τον [επίναυλο καυσίμων], τον [επίναυλο ασφαλείας] και την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων, οι ακόλουθες επιχειρήσεις διέπραξαν την ακόλουθη ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 [ΣΛΕΕ], του άρθρου 53 της [συμφωνίας για τον ΕΟΧ] και του άρθρου 8 [της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας] όσον αφορά τα ακόλουθα δρομολόγια και κατά τις ακόλουθες περιόδους.

1) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια [μεταξύ αερολιμένων εντός του ΕΟΧ], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

   […]

   ιε) SAS […], από τις 17 Αυγούστου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

   ιστ) [SAS Cargo], από την 1η Ιουνίου 2001 έως 14 Φεβρουαρίου 2006·

   ιζ) [SAS Consortium], από τις 13 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003·

   […]

2) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ όσον αφορά τα δρομολόγια [Ένωσης-τρίτων χωρών], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

   […]

   ιε) SAS […], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

   ιστ) [SAS Cargo], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

   […]

3) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια [ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

   […]

   ιε) SAS […], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

   ιστ) [SAS Cargo], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006·

   […]

4) Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών [ΕΚ-Ελβετίας] όσον αφορά τα δρομολόγια [Ένωσης-Ελβετίας], κατά τις ακόλουθες περιόδους:

[…]

ιε) SAS[…], από την 1η Ιουνίου 2002 έως 14 Φεβρουαρίου 2006·

ιστ) [SAS Cargo], από την 1η Ιουνίου 2002 έως 14 Φεβρουαρίου 2006·

ιζ) [SAS Consortium], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003·

[…]

Άρθρο 2

Η απόφαση […] της 9ης Νοεμβρίου 2010 τροποποιείται ως εξής:

στο άρθρο 5, τα [στοιχεία] ι', ια' και ιβ' καταργούνται.

Άρθρο 3

Επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα για την αναφερόμενη στο άρθρο 1 της παρούσας αποφάσεως ενιαία και διαρκή παράβαση και όσον αφορά την British Airways […], και για τις πτυχές των άρθρων 1 έως 4 της αποφάσεως […] της 9ης Νοεμβρίου 2010 που δεν δύνανται να προσβληθούν:

[…]

ιδ) [SAS Consortium]: 5 355 000 ευρώ·

ιε) [SAS Cargo και SAS Consortium] αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες: 4 254 250 ευρώ·

ιστ) [στις προσφεύγουσες] αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες: 5 265 750 ευρώ·

ιζ) [SAS Cargo] και SAS […] αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες: 32 984 250 ευρώ·

ιη) [SAS Cargo]: 22 308 250 ευρώ

[…]

Άρθρο 4

Οι επιχειρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1 οφείλουν να παύσουν αμέσως την αναφερόμενη στο εν λόγω άρθρο ενιαία και διαρκή παράβαση, εφόσον δεν το έχουν ήδη πράξει.

Δεσμεύονται επίσης να απόσχουν από κάθε πράξη ή συμπεριφορά που έχει το ίδιο ή παρεμφερές αντικείμενο ή αποτέλεσμα.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται:

[…]

[στις προσφεύγουσες]

[…]».

II. Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων

64 Με δικόγραφο που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 29 Μαΐου 2017, οι προσφεύγουσες άσκησαν την υπό κρίση προσφυγή.

65 Στις 29 Σεπτεμβρίου 2017, η Επιτροπή κατέθεσε το υπόμνημα αντικρούσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου.

66 Στις 8 Ιανουαρίου 2018, οι προσφεύγουσες κατέθεσαν το υπόμνημα απαντήσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου.

67 Την 1η Μαρτίου 2018, η Επιτροπή κατέθεσε το υπόμνημα ανταπαντήσεως στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου.

68 Στις 24 Απριλίου 2019, κατόπιν προτάσεως του τετάρτου τμήματος, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 28 του Κανονισμού Διαδικασίας, να παραπέμψει την υπό κρίση υπόθεση ενώπιον πενταμελούς τμήματος.

69 Στις 25 Ιουνίου 2019, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας που προβλέπονται στο άρθρο 89 του Κανονισμού Διαδικασίας, το Γενικό Δικαστήριο έθεσε γραπτές ερωτήσεις στους διαδίκους. Οι διάδικοι απάντησαν εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

70 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 11ης Ιουλίου 2019. Οι προσφεύγουσες κλήθηκαν να προσκομίσουν, μετά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, τη συμφωνία σχετικά με τις αεροπορικές υπηρεσίες (στο εξής: ΣΑΥ). Ανταποκρίθηκαν στο αίτημα αυτό εντός της ταχθείσας προθεσμίας.

71 Η προφορική διαδικασία περατώθηκε στις 18 Ιουλίου 2019.

72 Με διάταξη της 7ης Ιανουαρίου 2021, το Γενικό Δικαστήριο (τέταρτο πενταμελές τμήμα), κρίνοντας ότι δεν είχε διαφωτιστεί επαρκώς και ότι έπρεπε να καλέσει τους διαδίκους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με επιχείρημα επί του οποίου δεν διεξήχθη μεταξύ των διαδίκων συζήτηση, διέταξε την επανάληψη της προφορικής διαδικασίας κατ' εφαρμογήν του άρθρου 113 του Κανονισμού Διαδικασίας.

73 Η Επιτροπή απάντησε, εντός της ταχθείσας προθεσμίας, σε σειρά ερωτήσεων που έθεσε το Γενικό Δικαστήριο στις 12 Ιανουαρίου, στις 2 Μαρτίου και στις 12 Απριλίου 2021. Οι προσφεύγουσες υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους επί των απαντήσεων της Επιτροπής στις 14 Μαΐου 2021.

74 Με απόφαση της 26ης Ιουλίου 2021, το Γενικό Δικαστήριο περάτωσε εκ νέου την προφορική διαδικασία.

75 Οι προσφεύγουσες ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο:

– να λάβει τα μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας ή διεξαγωγής αποδείξεων με τα οποία θα διαταχθεί η Επιτροπή να τους παράσχει πρόσβαση στο σύνολο του φακέλου της υποθέσεως που έχει αχθεί ενώπιον της ή οποιαδήποτε άλλα μέτρα τα οποία το Γενικό Δικαστήριο θα κρίνει αναγκαία·

– να ακυρώσει εν όλω ή εν μέρει την προσβαλλομένη απόφαση, στο μέτρο που τις αφορά·

– επικουρικώς, να μειώσει το ποσό του προστίμου που τους επιβλήθηκε με την προσβαλλόμενη απόφαση·

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

76 Η Επιτροπή ζητεί, κατ' ουσίαν, από το Γενικό Δικαστήριο:

– να απορρίψει την προσφυγή·

– να τροποποιήσει το ποσό του προστίμου το οποίο επιβλήθηκε στις προσφεύγουσες ανακαλώντας το ευεργέτημα της γενικής μειώσεως 50 % και της γενικής μειώσεως 15 %, σε περίπτωση που το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι ο κύκλος εργασιών από τις πωλήσεις υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων δεν μπορούσε να περιληφθεί στην αξία των πωλήσεων·

– να καταδικάσει τις προσφεύγουσες στα δικαστικά έξοδα.

III. Σκεπτικό

77 Στο πλαίσιο της προσφυγής τους, οι προσφεύγουσες ζητούν τόσο την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως όσο και τη μείωση του ποσού του προστίμου που τους επιβλήθηκε. Η Επιτροπή ζήτησε, κατ' ουσίαν, την τροποποίηση του ποσού του προστίμου το οποίο επιβλήθηκε στις προσφεύγουσες σε περίπτωση που το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι ο κύκλος εργασιών από την πώληση υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων δεν μπορούσε να περιληφθεί στην αξία των πωλήσεων.

A. Επί του ακυρωτικού αιτήματος

78 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν πέντε λόγους ακυρώσεως. Οι λόγοι αυτοί αφορούν:

– ο πρώτος λόγος ακυρώσεως, προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας και παραβίαση της αρχής της ισότητας των όπλων, καθόσον δεν επιτράπηκε στις προσφεύγουσες η πρόσβαση σε επιβαρυντικά και απαλλακτικά αποδεικτικά στοιχεία·

– ο δεύτερος λόγος ακυρώσεως, προσβολή του δικαιώματος ακροάσεως και αναρμοδιότητα της Επιτροπής, αφενός, για την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, και, αφετέρου, για

την εφαρμογή του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων που παρέχονται στα δρομολόγια μεταξύ της Ελβετίας και των τριών χωρών μελών του ΕΟΧ που δεν ανήκουν στην Ένωση, ήτοι της Ισλανδίας, του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν και του Βασιλείου της Νορβηγίας (στο εξής: δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας)·

– ο τρίτος λόγος ακυρώσεως, σφάλμα εκτιμήσεως εκ μέρους της Επιτροπής ως προς τις συμπεριφορές στις οποίες είχαν εμπλακεί οι προσφεύγουσες και το ότι αυτές αποδείκνυαν τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση ή ότι οι προσφεύγουσες είχαν γνώση της παραβάσεως αυτής·

– ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως, παράβαση του άρθρου 266 ΣΛΕΕ, του άρθρου 296, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ και του άρθρου 17 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης), για τον λόγο ότι η προσβαλλόμενη απόφαση ενέχει εσωτερικές αντιφάσεις·

– ο πέμπτος λόγος, που προβάλλεται επικουρικώς, σφάλματα κατά τον υπολογισμό του ποσού του προστίμου που επιβλήθηκε στις προσφεύγουσες.

1. Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας και παραβίαση της αρχής της ισότητας των όπλων λόγω αρνήσεως προσβάσεως σε ενοχοποιητικά και απαλλακτικά αποδεικτικά στοιχεία

79 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή προσέβαλε τα δικαιώματά τους άμυνας και παραβίασε την αρχή της ισότητας των όπλων, αρνούμενη να τους επιτρέψει την πρόσβαση σε κρίσιμα αποδεικτικά στοιχεία, ιδίως εκείνα που έλαβε η Επιτροπή μετά την αποστολή της εκθέσεως αιτιάσεων. Πρόκειται για ενοχοποιητικά και απαλλακτικά αποδεικτικά στοιχεία τα οποία περιλαμβάνονται, πρώτον, στις απαντήσεις άλλων αποδεκτών της εκθέσεως αιτιάσεων και σε συνοδευτικά αυτών έγγραφα, δεύτερον, στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στο Γενικό Δικαστήριο άλλοι αερομεταφορείς στο πλαίσιο των προσφυγών τους κατά της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 και, τρίτον, στα έγγραφα στα οποία στηρίζεται η δήλωση της Επιτροπής σχετικά με τη συμμαχία WOW στην απόφαση της Επιτροπής της 4ης Ιουλίου 2005 στην υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

80 Όσον αφορά τα ενοχοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία που δεν τους κοινοποιήθηκαν και στα οποία στηρίχθηκε η Επιτροπή με την προσβαλλόμενη απόφαση, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι πρέπει να μη γίνουν δεκτά ως αποδεικτικά στοιχεία. Πρόκειται, μεταξύ άλλων, για ορισμένα έγγραφα που αφορούν το κανονιστικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στο Χονγκ Κονγκ, στην Ιαπωνία, στην Ινδία, στην Ταϊλάνδη, στη Σιγκαπούρη, στη Νότια Κορέα και στη Βραζιλία.

81 Όσον αφορά τα απαλλακτικά αποδεικτικά στοιχεία, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι τα έγγραφα που συνέλεξε η Επιτροπή μετά την έκθεση αιτιάσεων είναι πιθανώς απαλλακτικά, καθόσον συνδέονται αντικειμενικώς με τις εις βάρος τους αιτιάσεις και, επομένως, θα μπορούσαν να είναι χρήσιμα για την άμυνά τους. Δεδομένου ότι στερήθηκαν την πρόσβαση στα έγγραφα αυτά, οι προσφεύγουσες δεν γνωρίζουν το περιεχόμενό τους. Ωστόσο, οι προσφεύγουσες προσδιορίζουν ορισμένες πτυχές της υποθέσεως τις οποίες ενδεχομένως αφορούν τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία. Πρόκειται για τη συμπεριφορά τους στο πλαίσιο συμμαχιών, για κάθετες σχέσεις ως προς κρατήσεις χωρητικότητας μεταξύ της Lufthansa, αφενός, και άλλων αερομεταφορέων, αφετέρου, για συμπεριφορές που έλαβαν χώρα σε τρίτες χώρες στις οποίες εμπλέκονταν οι

προσφεύγουσες, για εσωτερικές εκτιμήσεις άλλων αερομεταφορέων όσον αφορά δημόσιες πληροφορίες σχετικά με τις προσφεύγουσες, για διάφορες επίμαχες τοπικές συμπεριφορές και επίμαχες συμπεριφορές στις οποίες δεν εμπλέκονταν οι προσφεύγουσες.

82 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι εναπόκειται σ' αυτές και όχι στην Επιτροπή να αποφασίσουν αν μια συγκεκριμένη πληροφορία μπορεί να είναι ή να μην είναι χρήσιμη για την άμυνά τους.

83 Προς στήριξη του λόγου ακυρώσεως, οι προσφεύγουσες επικαλούνται, μεταξύ άλλων, τις αποφάσεις της 25ης Οκτωβρίου 2011, Solvay κατά Επιτροπής (C-109/10 P, EU:C:2011:686), και της 29ης Ιουνίου 1995, Solvay κατά Επιτροπής (T-30/91, EU:T:1995:115), καθώς και τα άρθρα 41 και 47 του Χάρτη και το άρθρο 6, παράγραφος 1, της Ευρωπαϊκής Σύμβασης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, η οποία υπογράφηκε στη Ρώμη στις 4 Νοεμβρίου 1950 (στο εξής: ΕΣΔΑ). Με τις παρατηρήσεις τους επί των απαντήσεων της Επιτροπής στις γραπτές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου της 12ης Απριλίου 2021, επικαλούνται επίσης την απόφαση της 25ης Ιουλίου 2019 του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, Rook κατά Γερμανίας (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615 §§ 58 και 59). Κατά την άποψή τους, η απόφαση αυτή επιβεβαιώνει την αρχή της ισότητας των όπλων όπως διαμορφώθηκε με την απόφαση της 29ης Ιουνίου 1995, Solvay κατά Επιτροπής (T-30/91, EU:T:1995:115), και επιβεβαιώνει ότι οποιοσδήποτε περιορισμός στη δημοσιοποίηση εγγράφων τα οποία ενδέχεται να είναι κρίσιμα πρέπει να είναι απολύτως αναγκαίος για τη διαφύλαξη των θεμελιωδών δικαιωμάτων τρίτου ή για τη διασφάλιση σημαντικού δημοσίου συμφέροντος.

84 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο να λάβει μέτρο οργανώσεως της διαδικασίας ή μέτρο διεξαγωγής αποδείξεων με το οποίο να διατάσσει την Επιτροπή να τους παράσχει πρόσβαση στο σύνολο του φακέλου. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, οι προσφεύγουσες προσάρμοσαν το αίτημά τους, αφενός, περιορίζοντας το περιεχόμενο στις απαντήσεις τους στην έκθεση αιτιάσεων και στα παραρτήματά τους και, αφετέρου, επεκτείνοντας το περιεχόμενο στις παρατηρήσεις και στα έγγραφα που υπέβαλαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς στο πλαίσιο των αντίστοιχων προσφυγών τους κατά της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010.

85 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

86 Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι οι προσφεύγουσες είχαν τη δυνατότητα να συμβουλευθούν όλα τα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία είχαν δικαίωμα προσβάσεως και ότι οι ισχυρισμοί τους σχετικά με την ύπαρξη άλλων απαλλακτικών αποδεικτικών στοιχείων στον φάκελό της είναι απλώς εικασίες.

87 Η Επιτροπή υποστηρίζει, επιπλέον, ότι εξέτασε ενδελεχώς τις αιτήσεις προσβάσεως στα έγγραφα που υπέβαλαν οι προσφεύγουσες. Οι προσφεύγουσες δεν έχουν δικαίωμα προσβάσεως σε όλες τις απαντήσεις άλλων αερομεταφορέων όσον αφορά την έκθεση αιτιάσεων. Η Επιτροπή υποχρεούται να γνωστοποιήσει τα έγγραφα αυτά στις προσφεύγουσες μόνον αν αποδειχθεί ότι περιέχουν νέα ενοχοποιητικά ή απαλλακτικά στοιχεία ή ότι είναι ουσιώδη προκειμένου να τους δοθεί η δυνατότητα να αμφισβητήσουν τα αριθμητικά στοιχεία που χρησιμοποίησε στην έκθεση αιτιάσεων.

88 Όσον αφορά τα επιχειρήματα των προσφευγουσών σχετικά με τις πτυχές της διαφοράς ως προς τις οποίες δεν τους επετράπη η πρόσβαση σε απαλλακτικά αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή τα αμφισβητεί.

89 Εξάλλου, η Επιτροπή αντιτίθεται στο αίτημα των προσφευγουσών περί λήψεως μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας ή διεξαγωγής αποδείξεων. Η Επιτροπή τη θεωρεί δυσανάλογη, για τον λόγο, ιδίως, ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκόμισαν έστω και ένα ελάχιστο στοιχείο που να πιστοποιεί τη χρησιμότητα των αιτηθέντων εγγράφων για τις ανάγκες της δίκης.

90 Υπενθυμίζεται ότι ο σεβασμός των δικαιωμάτων άμυνας επιβάλλει να παρέχεται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, η δυνατότητα να καταστήσει λυσιτελώς γνωστή την άποψή της σχετικά με το υποστατό και τον κρίσιμο χαρακτήρα των πραγματικών περιστατικών και περιστάσεων των οποίων γίνεται επίκληση καθώς και σχετικά με τα έγγραφα που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή για να στηρίξει τον ισχυρισμό της ότι υπάρχει παράβαση της Συνθήκης (απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, EU:C:2004:6, σκέψη 66).

91 Το δικαίωμα προσβάσεως στον φάκελο, απόρροια της αρχής του σεβασμού των δικαιωμάτων άμυνας, συνεπάγεται ότι η Επιτροπή υποχρεούται να παρέχει στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση τη δυνατότητα εξετάσεως όλων των εγγράφων που περιλαμβάνονται στον φάκελο έρευνας και τα οποία ενδέχεται να είναι κρίσιμα για την άμυνά της. Στα έγγραφα αυτά περιλαμβάνονται τόσο τα ενοχοποιητικά όσο και τα απαλλακτικά στοιχεία, με εξαίρεση τα επιχειρηματικά απόρρητα άλλων επιχειρήσεων, τα εσωτερικά έγγραφα της Επιτροπής και άλλες εμπιστευτικές πληροφορίες (απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, EU:C:2004:6, σκέψη 68).

92 Συναφώς, επισημαίνεται ότι η ενδιαφερόμενη επιχείρηση λαμβάνει μόλις κατά το στάδιο της κατ' αντιπαράθεση διοικητικής διαδικασίας γνώση, μέσω της εκθέσεως αιτιάσεων, του συνόλου των κρίσιμων στοιχείων επί των οποίων στηρίζεται η Επιτροπή σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας και ότι η εν λόγω επιχείρηση απολαύει δικαιώματος προσβάσεως στον φάκελο ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματική άσκηση των δικαιωμάτων της άμυνας. Συνεπώς, η απάντηση των λοιπών μερών στην έκθεση αιτιάσεων δεν περιλαμβάνεται, καταρχήν, στο σύνολο των εγγράφων του φακέλου της υποθέσεως τα οποία μπορούν να συμβουλευθούν οι διάδικοι (απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2009, Hoechst κατά Επιτροπής, T-161/05, EU:T:2009:366, σκέψη 163).

93 Πάντως, αν η Επιτροπή σκοπεύει να στηριχθεί σε χωρίο μιας απαντήσεως στην έκθεση αιτιάσεων ή σε έγγραφο συνημμένο σε μια τέτοια απάντηση για να αποδείξει την ύπαρξη παραβάσεως στο πλαίσιο διαδικασίας εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, πρέπει να δοθεί η δυνατότητα στις λοιπές εμπλεκόμενες στη διαδικασία επιχειρήσεις να εκφράσουν την άποψή τους επί του εν λόγω του αποδεικτικού στοιχείου. Υπό τις συνθήκες αυτές, το εν λόγω χωρίο ή το συνημμένο στην απάντηση αυτή έγγραφο αποτελεί πράγματι ενοχοποιητικό στοιχείο κατά των διαφόρων επιχειρήσεων που μετείχαν στην παράβαση (βλ. απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2009, Hoechst κατά Επιτροπής, T-161/05, EU:T:2009:366, σκέψη 164 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

94 Κατά τη νομολογία, αποσπάσματα απαντήσεων στην έκθεση αιτιάσεων συνιστούν επιβαρυντικά στοιχεία εφόσον η Επιτροπή τα χρησιμοποιεί στην προσβαλλόμενη απόφαση προς επίρρωση αιτιάσεως που προσάπτει στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση (πρβλ. απόφαση της 8ης Ιουλίου 2008, BPB κατά Επιτροπής, T-53/03, EU:T:2008:254, σκέψη 54).

95 Αντιστρόφως, αποσπάσματα των απαντήσεων στην έκθεση αιτιάσεων που παραθέτει η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση με σκοπό να συνοψίσει και να απαντήσει σε επιχείρημα που ανέπτυξε ένας αποδέκτης της εκθέσεως αιτιάσεων κατά τη διοικητική διαδικασία δεν μπορούν να θεωρηθούν επιβαρυντικά στοιχεία (πρβλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 2000, Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95, T-50/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, EU:T:2000:77, σκέψη 391).

96 Στην οικεία επιχείρηση εναπόκειται να αποδείξει ότι το αποτέλεσμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή με την απόφασή της θα ήταν διαφορετικό αν δεν λαμβανόταν υπόψη, ως ενοχοποιητικό αποδεικτικό στοιχείο, ένα μη γνωστοποιηθέν έγγραφο επί του οποίου η Επιτροπή στήριξε τις κατηγορίες της κατά της επιχειρήσεως αυτής (πρβλ. απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, Infineon Technologies κατά Επιτροπής, C-99/17 P, EU:C:2018:773, σκέψεις 78 και 79· βλ., επίσης, απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2009, Hoechst κατά Επιτροπής, T-161/05, EU:T:2009:366, σκέψη 165 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

97 Όσον αφορά τη μη κοινοποίηση απαλλακτικού εγγράφου, κατά πάγια νομολογία, η οικεία επιχείρηση οφείλει απλώς να αποδείξει ότι η παράλειψη κοινοποίησης του εγγράφου αυτού μπόρεσε να επηρεάσει, σε βάρος της εν λόγω επιχείρησης, τη διεξαγωγή της διαδικασίας και το περιεχόμενο της αποφάσεως της Επιτροπής (απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2009, Hoechst κατά Επιτροπής, T-161/05, EU:T:2009:366, σκέψη 166 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία) ή, ακόμη, ότι ενδεχομένως έβλαψε ή δυσχέρανε την υπεράσπιση των συμφερόντων της επιχειρήσεως αυτής κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας (απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2013, Siemens κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-239/11 P, C-489/11 P και C-498/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:866, σκέψη 368).

98 Συναφώς, αποτελεί απαλλακτικό στοιχείο το χωρίο απαντήσεως σε έκθεση αιτιάσεων ή σε έγγραφο συνημμένο σε μια τέτοια απάντηση το οποίο ενδέχεται να είναι λυσιτελές για την άμυνα επιχειρήσεως καθόσον της παρέχει τη δυνατότητα να επικαλεστεί στοιχεία που δεν συγκλίνουν με τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε στο στάδιο αυτό η Επιτροπή (απόφαση της 12ης Ιουλίου 2011, Hitachi κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-112/07, EU:T:2011:342, σκέψη 34).

99 Αντιθέτως, το γεγονός και μόνον ότι άλλες επιχειρήσεις επικαλέσθηκαν τα ίδια επιχειρήματα με την ενδιαφερομένη επιχείρηση και, ενδεχομένως, χρησιμοποίησαν περισσότερους πόρους για την άμυνά τους δεν αρκεί για να θεωρηθούν τα εν λόγω επιχειρήματα ως απαλλακτικά στοιχεία (βλ. απόφαση της 12ης Ιουλίου 2011, Hitachi κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-112/07, EU:T:2011:342, σκέψη 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

100 Πρέπει να τονισθεί ότι, όσον αφορά τα έγγραφα τα οποία η Επιτροπή δεν υποχρεούται, κατά γενικό κανόνα, να γνωστοποιεί με δική της πρωτοβουλία, οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις δεν μπορούν, καταρχήν, να επικαλεστούν βασίμως τη μη γνωστοποίηση απαλλακτικών στοιχείων τα οποία φέρονται να περιέχονται στις απαντήσεις σε έκθεση αιτιάσεων, εφόσον δεν ζήτησαν την πρόσβαση στις απαντήσεις αυτές κατά τη διοικητική διαδικασία (πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουνίου 2011, FMC Foret κατά Επιτροπής, T-191/06, EU:T:2011:277, σκέψη 292).

101 Υπενθυμίζεται επίσης ότι εναπόκειται στην επιχείρηση που επικαλείται προσβολή των δικαιωμάτων της άμυνας να παράσχει μια πρώτη ένδειξη όσον αφορά τη χρησιμότητα για την άμυνά της των μη γνωστοποιηθέντων από την Επιτροπή εγγράφων (απόφαση της 12ης Ιουλίου 2018, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής, T-441/14, EU:T:2018:453, σκέψη 80).

102 Εν προκειμένω, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των φερόμενων ως ενοχοποιητικών αποδεικτικών στοιχείων και των φερόμενων ως απαλλακτικών αποδεικτικών στοιχείων των οποίων τη μη γνωστοποίηση αμφισβητούν οι προσφεύγουσες.

α) Επί των φερόμενων ως ενοχοποιητικών αποδεικτικών στοιχείων

103 Τα φερόμενα ως ενοχοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία στα οποία οι προσφεύγουσες δεν είχαν πρόσβαση αφορούν όλα την περιγραφή και την ανάλυση, που εκτίθεται στις αιτιολογικές σκέψεις 976 έως 989 και 998 έως 1012 της προσβαλλομένης αποφάσεως, του κανονιστικού πλαισίου και της διοικητικής πρακτικής που εφαρμόζονται κατά τον καθορισμό των ναύλων των αερομεταφορέων σε ορισμένες τρίτες χώρες. Καταρχάς, οι προσφεύγουσες μνημονεύουν συναφώς τις άμεσες αναφορές της Επιτροπής στις απαντήσεις της CPA, της British Airways, της Cargolux, της All Nippon Airways και της Japan Airlines στην έκθεση αιτιάσεων, στη συνέχεια, τα στοιχεία που παραπέμπουν εμμέσως στις εν λόγω απαντήσεις και, τέλος, τα μη γνωστοποιηθέντα έγγραφα επί των οποίων στηρίχθηκε η Επιτροπή, τα οποία δεν προέρχονται κατ' ανάγκην από άλλους αερομεταφορείς, αποδέκτες της εκθέσεως αιτιάσεων.

104 Καταρχάς, όσον αφορά τις περιεχόμενες στην προσβαλλόμενη απόφαση άμεσες αναφορές στις απαντήσεις στην έκθεση αιτιάσεων, παρατηρείται ότι, κατ' ουσίαν, δεν πρόκειται για απλές συνόψεις επιχειρήματος που ανέπτυξε ένας αποδέκτης της εκθέσεως αιτιάσεων, κατά την έννοια της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 95 ανωτέρω.

105 Αφενός, τούτο ισχύει όσον αφορά τους ισχυρισμούς της Japan Airlines και ενός άλλου αερομεταφορέα που επαναλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1003, 1005 και 1006 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με τους οποίους, πρώτον, οι ιαπωνικές αρχές, μέχρι το 2006, δεν απαιτούσαν παραπομπή στη συμφωνία των καθορισμένων από τη ΣΑΥ αερομεταφορέων η οποία εφαρμοζόταν στο πλαίσιο της υποβολής αιτήσεως για την έγκριση επιναύλων και, δεύτερον, δεν επέβαλαν υποχρέωση συντονισμού στις πτήσεις μεταξύ Ιαπωνίας και Ηνωμένου Βασιλείου.

106 Όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε στις δηλώσεις αυτές για να θεμελιώσει τη διαπίστωση ότι δεν υφίστατο διοικητική πρακτική η οποία υποχρέωνε τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς να συντονιστούν όσον αφορά τους επίναυλους κατά τη διάρκεια της περιόδου διαπράξεως της παραβάσεως και, ως εκ τούτου, να ενισχύσει τη θέση της ότι οι συμπεριφορές που εφαρμόστηκαν στην Ιαπωνία ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, στο τμήμα της προσβαλλομένης αποφάσεως με τίτλο «Ανάλυση του ιαπωνικού ρυθμιστικού συστήματος», στις αιτιολογικές σκέψεις 1005 και 1006, η Επιτροπή στηρίζεται στις εν λόγω δηλώσεις για να καταλήξει στις δύο ακόλουθες διαπιστώσεις. Πρώτον, οι ΣΑΥ που συνήφθησαν μεταξύ της Ιαπωνίας και των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον ΕΟΧ δεν υποχρέωναν στην πράξη τους αερομεταφορείς να συμφωνήσουν σχετικά με τους ναύλους, στο μέτρο που τους αρκούσε, προκειμένου να μην εκπληρώσουν την υποχρέωση αυτή, να παραπέμψουν, στην αίτησή τους σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, σε μια υποτιθέμενη συμφωνία εντός της ΙΑΤΑ. Δεύτερον, οι ιαπωνικές αρχές δεν επέβαλαν υποχρέωση συντονισμού όσον αφορά τις πτήσεις μεταξύ Ιαπωνίας και Ηνωμένου Βασιλείου.

107 Αφετέρου, τούτο ισχύει και όσον αφορά τους ισχυρισμούς της CPA, της Cargolux και της British Airways που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 977 έως 979 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με τους οποίους οι τρεις αυτοί αερομεταφορείς αναγνωρίζουν ότι η κατάθεση ατομικών αιτήσεων για την έγκριση επίναυλων μπορούσε να γίνει στο Χονγκ Κονγκ, ιδίως με

σκοπό τον καθορισμό ενός σταθερού ποσού ως προς τον επίναυλο καυσίμων. Οι ισχυρισμοί αυτοί περιλαμβάνονται, βεβαίως, σε ένα τμήμα της προσβαλλομένης αποφάσεως με τίτλο «Επιχειρήματα των αερομεταφορέων». Ωστόσο, όπως ορθώς επισημαίνουν οι προσφεύγουσες, στην αιτιολογική σκέψη 987 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο πλαίσιο της αναλύσεως της ακολουθούμενης στο Χονγκ Κονγκ διοικητικής πρακτικής, η Επιτροπή αναφέρει τα εξής:

«Άλλα μέρη αρνούνται την ύπαρξη πιθανής απαιτήσεως [για συζήτηση των ναύλων και υποβολή συλλογικής αιτήσεως στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Χονγκ Κονγκ (στο εξής: ΥΠΑ)], ορισμένοι δε υποστηρίζουν ότι η ΥΠΑ ενθάρρυνε αλλά δεν απαίτησε τη συνεννόηση.»

108 Όμως, ο ισχυρισμός αυτός της Επιτροπής δεν μπορεί να νοηθεί παρά μόνον ότι αφορά τις δηλώσεις της CPA, της Cargolux και της British Airways που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 977 έως 979 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

109 Αντιθέτως, οι δηλώσεις της CPA που επαναλαμβάνονται στην αιτιολογική σκέψη 1004 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως ενοχοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία, δεδομένου ότι από την προσβαλλόμενη απόφαση δεν προκύπτει ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε στις δηλώσεις αυτές για να αποδείξει την ενιαία και διαρκή παράβαση.

110 Εν συνεχεία, όσον αφορά τα στοιχεία που παραπέμπουν εμμέσως στις εν λόγω απαντήσεις, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, από το χωρίο της αιτιολογικής σκέψεως 1012 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά το οποίο «δεν προβάλλεται ότι τα μέρη είχαν την υποχρέωση να συνεννοηθούν όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας και την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων», δεν προκύπτει ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε σε μη γνωστοποιηθέντα επιβαρυντικά στοιχεία. Συγκεκριμένα, με τη διαπίστωση αυτή, η Επιτροπή παρατηρεί απλώς ότι δεν προσκομίστηκε στοιχείο από το οποίο να προκύπτει τέτοια υποχρέωση σε απάντηση στην έκθεση αιτιάσεων.

111 Τέλος, όσον αφορά τα μη γνωστοποιηθέντα έγγραφα στα οποία στηρίχθηκε η Επιτροπή και τα οποία δεν προέρχονται απαραιτήτως από άλλους αερομεταφορείς που είναι αποδέκτες της εκθέσεως αιτιάσεων, οι προσφεύγουσες αναφέρουν τα έγγραφα που χρησίμευσαν για την ανάλυση της ιαπωνικής νομοθεσίας και των ΣΑΥ που εφαρμόζονται σε τρίτες χώρες εκτός του Χονγκ Κονγκ και της Ιαπωνίας τα οποία περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 998 έως 1001, 1009, 1010 και 1013 έως 1019 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

112 Επιβάλλεται, όμως, η διαπίστωση ότι οι αιτιολογικές αυτές σκέψεις δεν παραπέμπουν σε κανένα έγγραφο του φακέλου της έρευνας, είτε αυτό προσκομίστηκε πριν είτε μετά την αποστολή της εκθέσεως αιτιάσεων. Στις εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις, η Επιτροπή περιγράφει απλώς τις εφαρμοστέες διατάξεις της ιαπωνικής νομοθεσίας και των ΣΑΥ στις οποίες μετέχουν οι οικείες τρίτες χώρες και διαπιστώνει ότι δεν αποδείχθηκε ότι απαιτούν από τους αερομεταφορείς την εφαρμογή συντονισμένης τιμολογιακής πολιτικής. Σε αυτές τις επίμαχες διατάξεις παραπέμπουν ορισμένοι από τους αερομεταφορείς στους οποίους απευθύνεται η έκθεση αιτιάσεων με την επιχειρηματολογία τους προς απάντηση στην έκθεση αυτή, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1002, 1003 και 1013 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

113 Οι προσφεύγουσες δεν εξηγούν τους λόγους για τους οποίους από τα επίμαχα χωρία της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει η ύπαρξη ενός ή περισσοτέρων μη γνωστοποιηθέντων ενοχοποιητικών εγγράφων στα οποία στηρίζεται η Επιτροπή.

114 Ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι προσφεύγουσες σκοπεύουν να προσάψουν στην Επιτροπή ότι δεν τους επέτρεψε την πρόσβαση στο κείμενο των επίμαχων νομικών διατάξεων, πρέπει να τονιστεί ότι το νομικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην Ιαπωνία και στις άλλες ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες στον τομέα των επιναύλων δεν μπορεί να συνιστά, αυτό καθεαυτό, ενοχοποιητικό στοιχείο και ότι, εν πάση περιπτώσει, η πληροφορία αυτή είναι καταρχήν δημόσια και προσιτή (πρβλ. απόφαση της 27 Σεπτεμβρίου 2006, Jungbunzlauer κατά Επιτροπής, T-43/02, EU:T:2006:270, σκέψη 354). Κατά τα λοιπά, στην αιτιολογική σκέψη 139 της εκθέσεως αιτιάσεων αναφερόταν ότι, στην Ιαπωνία, «ο συντονισμός [της] εφαρμογής [του επίναυλου καυσίμων] μεταξύ [των αερομεταφορέων] δεν είναι καθόλου υποχρεωτικός», η δε αιτιολογική σκέψη 1439 περιλάμβανε ανάλυση των ρητρών περί από κοινού καθορισμού των τιμών που περιλαμβάνονται, ενδεχομένως, σε ΣΑΥ. Επομένως, οι προσφεύγουσες είχαν τη δυνατότητα, κατά τη διοικητική διαδικασία, να καταστήσουν λυσιτελώς γνωστή την άποψή τους επί των επίμαχων νομικών διατάξεων.

115 Κατόπιν των προεκτεθέντων, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα αρνούμενη στις προσφεύγουσες την πρόσβαση στα χωρία των απαντήσεων στην έκθεση αιτιάσεων που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 977 έως 979, 1003, 1005 και 1006 της προσβαλλομένης αποφάσεως και περιγράφονται στις σκέψεις 105 έως 108 ανωτέρω.

β) Επί των φερομένων ως απαλλακτικών αποδεικτικών στοιχείων

116 Εν προκειμένω, καταρχάς, σημειώνεται ότι δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι τα έγγραφα στα οποία περιλαμβάνονται, κατά τις προσφεύγουσες, απαλλακτικά στοιχεία αποτέλεσαν αντικείμενο αιτήσεων προσβάσεως τις οποίες υπέβαλαν οι προσφεύγουσες κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας.

117 Στη συνέχεια, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες σε μεγάλο βαθμό προβάλλουν απλώς το γεγονός ότι ορισμένοι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς ή αποδέκτες της εκθέσεως αιτιάσεων, στις απαντήσεις τους στην έκθεση αιτιάσεων ή στις παρατηρήσεις τους ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, προέβαλαν τα ίδια επιχειρήματα με αυτές. Οι εκτιμήσεις αυτές, όμως, δεν είναι ικανές να στοιχειοθετήσουν την ύπαρξη απαλλακτικών στοιχείων (πρβλ. απόφαση της 12ης Ιουλίου 2011, Hitachi κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-112/07, EU:T:2011:342, σκέψεις 43 και 44).

118 Εξάλλου, καθόσον οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι υπάρχουν απαλλακτικά έγγραφα τα οποία προσκόμισαν οι λοιποί αερομεταφορείς, δεν παρέχουν ένα πρώτο αποδεικτικό στοιχείο για τις ανάγκες της παρούσας δίκης (πρβλ. απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin κατά Επιτροπής, T-357/06, EU:T:2012:488, σκέψη 164). Κατά τα λοιπά, το να γίνουν δεκτοί οι ισχυρισμοί των προσφευγουσών παρά τη γενικότητά τους θα είχε ως συνέπεια να επωφεληθούν από τις σημαντικότερες προσπάθειες και πόρους που ενδεχομένως κατέβαλαν οι λοιποί αερομεταφορείς, αντιθέτως προς τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 99 ανωτέρω.

119 Όσον αφορά ειδικότερα τα έγγραφα στα οποία στηρίζεται η δήλωση της Επιτροπής σχετικά με τη συμμαχία WOW στην απόφασή της της 4ης Ιουλίου 2005 στην υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, παρατηρείται ότι η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε σε αυτά στο πλαίσιο της διαδικασίας που κατέληξε στην έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως και ότι η παραπομπή στην απόφαση αυτή στην υποσημείωση 1386 της προσβαλλομένης αποφάσεως στηρίζεται, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, μόνο σε δημοσιοποιημένες πληροφορίες.

120 Όσον αφορά τα στοιχεία που υποτίθεται ότι επιβεβαιώνουν την ύπαρξη συμφωνιών περί χωρητικότητας μεταξύ της Lufthansa και των αποδεκτών πολλών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας τα οποία απέστειλε η Lufthansa σχετικά με την προσαρμογή του επιπέδου της ως προς τον επίναυλο καυσίμων και τα οποία θα συνέβαλαν επομένως στο να τεκμηριώσουν μια εύλογη εναλλακτική εξήγηση των αποστολών αυτών, ότι δηλαδή αποτελούσαν θεμιτές πληροφορίες του προμηθευτή προς τους πελάτες του, επισημαίνεται, πρώτον, ότι οι προσφεύγουσες, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, είχαν ήδη προβάλει με την απάντησή τους στην έκθεση αιτιάσεων το επιχείρημα ότι οι αποδέκτες των επίμαχων μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ήταν πελάτες της Lufthansa, δεύτερον, ότι διέθεταν ήδη από τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στον φάκελο έρευνας, κατάλογο των αερομεταφορέων οι οποίοι ήταν συμβαλλόμενα μέρη σε συμφωνία με τη Lufthansa για την αγορά χωρητικότητας, όπως αυτές οι ίδιες το παραδέχτηκαν κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, και, τρίτον, ότι η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση απέρριψε το επιχείρημά τους υπογραμμίζοντας, στην αιτιολογική σκέψη 797, ότι οι ανακοινώσεις έκαναν τις προσφεύγουσες να συνειδητοποιήσουν ότι η Lufthansa είχε εμπλακεί σε συζητήσεις με άλλους αερομεταφορείς Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η γνωστοποίηση των στοιχείων αυτών θα μπορούσε να τους είναι χρήσιμη στο πλαίσιο της άμυνάς τους.

121 Όσον αφορά τα στοιχεία που προσκόμισαν οι μη εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, οι προσφεύγουσες, ισχυριζόμενες ότι τα εν λόγω στοιχεία μπορούσαν να προσκομιστούν ως απαλλακτικά στοιχεία για την άμυνά τους, καθόσον οι επίδικες επαφές που αντιτάχθηκαν στις προσφεύγουσες στο πλαίσιο της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούσαν τους μη εμπλεκόμενους αερομεταφορείς, προβαίνουν σε εξαιρετικά γενικές εικασίες. Λόγω της γενικότητάς της, η υπόθεση που προβάλλουν οι προσφεύγουσες δεν μπορεί να συνιστά αρκούντως ακριβή ένδειξη ως προς την ύπαρξη απαλλακτικών στοιχείων στις απαντήσεις των εν λόγω αερομεταφορέων (πρβλ. απόφαση της 27ης Σεπτεμβρίου 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin κατά Επιτροπής, T-357/06, EU:T:2012:488, σκέψη 164).

122 Το ίδιο ισχύει και για το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι, δεδομένου ότι οι υπάλληλοί τους είχαν μετάσχει «ελάχιστα» στις επίμαχες συμπεριφορές, τα αποδεικτικά στοιχεία που αφορούν την πλειονότητα των εν λόγω συμπεριφορών βρίσκονται στην κατοχή των λοιπών εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

123 Τέλος, ματαίως οι προσφεύγουσες επικαλούνται την απόφαση της 29ης Ιουνίου 1995, Solvay κατά Επιτροπής (T-30/91, EU:T:1995:115), με την οποία το Γενικό Δικαστήριο επισήμανε ότι δεν απέκειτο στην Επιτροπή να αποφασίσει μόνη αν τα έγγραφα που κατασχέθηκαν στο πλαίσιο της έρευνας μπορούσαν να απαλλάξουν τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις από τις κατηγορίες, καθόσον η υπόθεση εκείνη αφορούσε έγγραφα τα οποία περιέχονταν στον φάκελο της έρευνας αυτής καθεαυτήν. Το Γενικό Δικαστήριο είχε ήδη την ευκαιρία να διευκρινίσει ότι η εκτίμηση ότι δεν μπορεί να απόκειται μόνο στην Επιτροπή να καθορίζει τα έγγραφα που είναι χρήσιμα για την άμυνα της ενδιαφερόμενης επιχειρήσεως αφορά τα έγγραφα του φακέλου της Επιτροπής και δεν μπορεί να τύχει εφαρμογής σε απαντήσεις άλλων εμπλεκόμενων μερών στις αιτιάσεις τις οποίες έχει κοινοποιήσει η Επιτροπή (απόφαση της 16ης Ιουνίου 2011, Heineken Nederland και Heineken κατά Επιτροπής, T-240/07, EU:T:2011:284, σκέψη 254).

γ) Συμπέρασμα

124 Συνάγεται ότι κακώς η Επιτροπή αρνήθηκε στις προσφεύγουσες την πρόσβαση στα χωρία των απαντήσεων στην έκθεση αιτιάσεων που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 977 έως 979, 1003, 1005 και 1006 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Σύμφωνα με τη μνημονευόμενη στη

σκέψη 96 ανωτέρω νομολογία, θα εκτιμηθεί στη συνέχεια (βλ. σκέψη 550 κατωτέρω), στο πλαίσιο της εξετάσεως του βασίμου των εκτιμήσεων της Επιτροπής σχετικά με τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, αν το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε μπορούσε να είναι διαφορετικό αν τα χωρία αυτά δεν λαμβάνονταν υπόψη ως ενοχοποιητικά αποδεικτικά στοιχεία.

125 Όσον αφορά τα αιτήματα των προσφευγουσών για λήψη μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας ή διεξαγωγής αποδείξεων, προκειμένου να λάβουν τις απαντήσεις των αποδεκτών της εκθέσεως αιτιάσεων και των παραρτημάτων τους, καθώς και τις παρατηρήσεις και τα έγγραφα που υπέβαλαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου οι λοιποί αερομεταφορείς στο πλαίσιο των αντίστοιχων προσφυγών τους κατά της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η προσκόμισή τους θα τους παράσχει τη δυνατότητα να αποδείξουν ότι τα έγγραφα αυτά ήταν χρήσιμα για την άμυνά τους και, ως εκ τούτου, ότι η μη δημοσιοποίησή τους συνιστούσε προσβολή των δικαιωμάτων τους.

126 Συναφώς, αρκεί η επισήμανση ότι το Γενικό Δικαστήριο ήταν σε θέση να αποφανθεί επί του βασίμου του πρώτου λόγου ακυρώσεως βάσει των στοιχείων που προσκομίστηκαν ενώπιόν του και ότι είναι αποκλειστικά αρμόδιο να κρίνει την ενδεχόμενη ανάγκη συμπλήρωσης των πληροφοριακών στοιχείων που διαθέτει στις υποθέσεις ενώπιόν του και να λαμβάνει τα μέτρα που ζητήθηκαν στη συγκεκριμένη περίπτωση, τα οποία δεν μπορεί να έχουν ως αντικείμενο τη θεραπεία παράλειψης των προσφευγουσών σχετικής με ζητήματα αποδείξεως (πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουλίου 2009, SELEX Sistemi Integrati κατά Επιτροπής, C-481/07 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2009:461, σκέψη 44 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επομένως, τα αιτήματα των προσφευγουσών πρέπει να απορριφθούν, τόσο κατά το μέρος που αφορούν τις απαντήσεις στην έκθεση αιτιάσεων όσο και κατά το μέρος που αφορούν τις παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου στο πλαίσιο της προσφυγής κατά της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010.

2. Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά προσβολή του δικαιώματος ακροάσεως και αναρμοδιότητα

127 Οι προσφεύγουσες στηρίζουν τον υπό κρίση λόγο ακυρώσεως σε δύο σκέλη, εκ των οποίων το πρώτο αφορά προσβολή του δικαιώματος ακροάσεως και την αναρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων και, το δεύτερο, την αναρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας.

α) Επί του πρώτου σκέλους του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, το οποίο αφορά προσβολή του δικαιώματος ακροάσεως και την αναρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια

128 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή προσέβαλε το δικαίωμά τους ακροάσεως και υπερέβη τα όρια της αρμοδιότητάς της διαπιστώνοντας και επιβάλλοντας κυρώσεις για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια, πράγμα που η Επιτροπή αμφισβητεί.

129 Υπενθυμίζεται ότι, όσον αφορά συμπεριφορά που έχει εκδηλωθεί εκτός της εδαφικής περιφέρειας του ΕΟΧ, η αρμοδιότητα της Επιτροπής να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ ή του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, βάσει των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου, μπορεί να θεμελιωθεί με βάση το κριτήριο της εφαρμογής ή με βάση το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων (πρβλ. αποφάσεις της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψεις 40 έως 47, και της 12ης Ιουλίου 2018, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής, T-441/14, EU:T:2018:453, σκέψεις 95 έως 97).

130 Τα κριτήρια αυτά είναι διαζευκτικά και όχι σωρευτικά (απόφαση της 12ης Ιουλίου 2018, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής, T-441/14, EU:T:2018:453, σκέψη 98· πρβλ., επίσης, απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψεις 62 έως 64).

131 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1043 έως 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή στηρίχθηκε τόσο στο κριτήριο της εφαρμογής όσο και στο κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων προκειμένου να θεμελιώσει, βάσει των κανόνων του δημοσίου διεθνούς δικαίου, την αρμοδιότητα της να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια.

132 Δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες επικαλούνται σφάλμα κατά την εφαρμογή καθενός από τα δύο αυτά κριτήρια, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να εξετάσει καταρχάς αν η Επιτροπή βασίμως επικαλέστηκε το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων. Για τον σκοπό αυτό το Γενικό Δικαστήριο θα εξετάσει αν οι προσφεύγουσες, αφενός, βασίμως επικαλούνται προσβολή του δικαιώματός τους ακροάσεως ως προς το ζήτημα της εφαρμογής του κριτηρίου αυτού και, αφετέρου, βασίμως υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή έσφαλε κατά την εφαρμογή τους. Σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 130 ανωτέρω, μόνο σε περίπτωση που μία από αυτές τις δύο αιτιάσεις είναι βάσιμη θα πρέπει να εξεταστεί αν η Επιτροπή μπορούσε να στηριχθεί στο κριτήριο της εφαρμογής.

1) Επί του δικαιώματος ακροάσεως

133 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι, κατά τη διοικητική διαδικασία, τους στέρησε τη δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή παρέλειψε να αναφέρει στην έκθεση αιτιάσεων ότι σκόπευε να επικαλεστεί το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων. Επίσης, δεν ανέφερε στην έκθεση αυτή τους λόγους στους οποίους στηρίχθηκε στην προσβαλλόμενη απόφαση για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πληρούται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων.

134 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

135 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η έκθεση αιτιάσεων αποτελεί τη δικονομική εγγύηση περί εφαρμογής της θεμελιώδους αρχής του κοινοτικού δικαίου που απαιτεί τον σεβασμό των δικαιωμάτων άμυνας σε κάθε διαδικασία (απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, Papierfabrik August Koehler κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-322/07 P, C-327/07 P και C-338/07 P, EU:C:2009:500, σκέψη 35).

136 Η αρχή αυτή απαιτεί ιδίως ότι η έκθεση αιτιάσεων που απευθύνει η Επιτροπή σε επιχείρηση, στην οποία προτίθεται να επιβάλει κύρωση λόγω παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού, πρέπει να περιλαμβάνει τα ουσιώδη στοιχεία σε βάρος της εν λόγω επιχειρήσεως, όπως τα προσαπτόμενα πραγματικά περιστατικά, τον χαρακτηρισμό που τους αποδίδεται και τα αποδεικτικά στοιχεία

επί των οποίων στηρίζεται η Επιτροπή, ώστε η επιχείρηση αυτή να είναι σε θέση να προβάλει λυσιτελώς τα επιχειρήματά της στο πλαίσιο της κινηθείσας κατ' αυτής διοικητικής διαδικασίας (απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, Papierfabrik August Koehler κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-322/07 P, C-327/07 P και C-338/07 P, EU:C:2009:500, σκέψη 36).

137 Το άρθρο 27, παράγραφος 1, του κανονισμού 1/2003, και το άρθρο 11, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΚ) 773/2004, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων [101 ΣΛΕΕ] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2004, L 123, σ. 18), που αποτελούν εφαρμογή της αρχής αυτής, υποχρεώνουν την Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη της στην τελική της απόφαση μόνο τις αιτιάσεις επί των οποίων οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων είχαν την ευκαιρία να διατυπώσουν την άποψή τους.

138 Ταυτοχρόνως, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η προσωρινή φύση της εκθέσεως αιτιάσεων, πράγμα το οποίο συνεπάγεται ότι όχι μόνον είναι δυνατόν να υπάρχουν διαφορές μεταξύ της εκθέσεως αιτιάσεων και της τελικής αποφάσεως, αλλά είναι και θεμιτό, στο μέτρο που η τελική απόφαση περιέχει το σύνολο των στοιχείων που προσκομίστηκαν και συζητήθηκαν κατά τη διοικητική διαδικασία, συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων που προσκομίστηκαν μετά την αποστολή της εκθέσεως αιτιάσεων (πρβλ. απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, EU:C:2004:6, σκέψη 67).

139 Προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας πρέπει να διαπιστώνεται μόνον αν η τελική απόφαση καταλογίζει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις παραβάσεις διαφορετικές από εκείνες στις οποίες αναφέρεται η έκθεση αιτιάσεων ή δέχεται διαφορετικά πραγματικά περιστατικά (βλ. απόφαση της 14ης Μαρτίου 2013, Fresh Del Monte Produce κατά Επιτροπής, T-587/08, EU:T:2013:129, σκέψη 706 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Κατά τη νομολογία, η περίπτωση αυτή δεν συντρέχει οσάκις οι προβαλλόμενες διαφορές μεταξύ της εκθέσεως αιτιάσεων και της τελικής αποφάσεως δεν αφορούν άλλες συμπεριφορές πλην εκείνων επί των οποίων έδωσαν ήδη εξηγήσεις οι προσφεύγοντες και οι οποίες, ως εκ τούτου, ουδεμία σχέση έχουν με οποιαδήποτε νέα αιτίαση (απόφαση της 29ης Μαρτίου 2012, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, T-336/07, EU:T:2012:172, σκέψεις 84 και 85).

140 Σε αντίθεση με την προσβαλλόμενη απόφαση, οι διάδικοι δεν αμφισβητούν ότι στην έκθεση αιτιάσεων δεν αναφέρεται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων. Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι η Επιτροπή, επικαλούμενη στην απόφαση αυτή το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων για να στηρίξει, βάσει των κανόνων δημοσίου διεθνούς δικαίου, την αρμοδιότητά της να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια, δεν καταλόγισε στις προσφεύγουσες νέες αιτιάσεις ούτε τροποποίησε το περιεχόμενο αυτών που είχε λάβει προσωρινώς υπόψη στην έκθεση αιτιάσεων.

141 Συγκεκριμένα, η Επιτροπή είχε ήδη αναφέρει στην έκθεση αιτιάσεων ότι σκόπευε να διαπιστώσει παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια. Στην αιτιολογική σκέψη 129 της εκθέσεως αιτιάσεων, η Επιτροπή παρατήρησε ότι η «παράβαση κάλυπτε τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων […] εντός της Ένωσης/ΕΟΧ και της Ελβετίας και στα δρομολόγια μεταξύ των ευρισκόμενων εντός της Έ[νωσης]/ΕΟΧ αερολιμένων και των ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες αερολιμένων και προς τις δύο κατευθύνσεις, σε παγκόσμιο επίπεδο». Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 1430 της εκθέσεως αιτιάσεων, η Επιτροπή επισήμανε ότι «όλες οι αντίθετες προς τον ανταγωνισμό δραστηριότητες στις οποίες εμπλέκεται κάθε συμμετέχων εντάσσονταν σε έναν συνολικό στόχο, ήτοι τη συμφωνία επί των τιμών ή τουλάχιστον την εξάλειψη της αβεβαιότητας ως προς τις τιμές στην αγορά της

αερομεταφοράς εμπορευμάτων εντός του ΕΟΧ, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων μεταξύ των αερολιμένων ευρισκόμενων εντός του ΕΟΧ και των αερολιμένων ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες».

142 Η Επιτροπή δικαιολόγησε επίσης την αρμοδιότητά της να διαπιστώσει παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια ήδη από το στάδιο της εκθέσεως αιτιάσεων. Στην αιτιολογική σκέψη 1390 της εκθέσεως αυτής, η Επιτροπή επισήμανε ότι ήταν «αρμόδια να εφαρμόσει το άρθρο [101 ΣΛΕΕ] στους διακανονισμούς που αφορούν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της [Ένωσης] και αερολιμένων ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες που ενδέχεται να έχουν επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών». Στην αιτιολογική σκέψη 1394 της εν λόγω εκθέσεως, η Επιτροπή προσέθεσε ότι ήταν επίσης «αρμόδια να εφαρμόσει το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στους διακανονισμούς που αφορούν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των ευρισκόμενων εντός του [ΕΟΧ] αερολιμένων και των ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες αερολιμένων που ενδέχεται να έχουν επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία για τον ΕΟΧ ή μεταξύ συμβαλλομένων μερών της συμφωνίας για τον ΕΟΧ».

143 Εξάλλου, με τις απαντήσεις τους στην έκθεση αιτιάσεων, οι προσφεύγουσες αμφισβήτησαν ρητώς τις εκτιμήσεις αυτές. Το τμήμα 11 της απαντήσεως της SAS Cargo στην έκθεση αιτιάσεων και το τμήμα 6 της απαντήσεως της SAS Consortium στην έκθεση αιτιάσεων αφιερώνονται στο σύνολό τους στην εξέταση της αρμοδιότητας της Επιτροπής να διαπιστώσει παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια.

144 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1042 έως 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή απλώς απάντησε στα επιχειρήματα αυτά, σύμφωνα με τη δυνατότητα που της αναγνωρίζεται, λαμβάνοντας υπόψη τη διοικητική διαδικασία, να τροποποιήσει ή να προσθέσει πραγματικά ή νομικά επιχειρήματα προς στήριξη των αιτιάσεων που διατύπωσε (πρβλ. απόφαση της 29ης Μαρτίου 2012, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, T-336/07, EU:T:2012:172, σκέψη 82).

145 Υπό τις συνθήκες αυτές, το γεγονός ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων δεν συζητήθηκε ειδικώς κατά τη διοικητική διαδικασία είναι αδιάφορο για την εκτίμηση του σεβασμού των δικαιωμάτων άμυνας των προσφευγουσών.

146 Επομένως, οι προσφεύγουσες αβασίμως υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή, επικαλούμενη το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων για πρώτη φορά στην προσβαλλόμενη απόφαση, προσέβαλε τα δικαιώματά τους άμυνας.

147 Επίσης, οι προσφεύγουσες αβασίμως υποστηρίζουν ότι η εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων στις αιτιολογικές σκέψεις 1045 και 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως στηρίζεται σε πραγματικά περιστατικά τα οποία η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη στην έκθεση αιτιάσεων. Όλα τα πραγματικά στοιχεία στα οποία στηρίζονται οι εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις περιλαμβάνονται, πράγματι, στην έκθεση αιτιάσεων. Επομένως, ο λόγος, ο οποίος μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως και αφορά τις επιπτώσεις της επίδικης συμπεριφοράς στους καταναλωτές του ΕΟΧ, στηρίζεται στις εκτιμήσεις σχετικά με τη διάρθρωση των τιμών των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, στον ρόλο του μεσάζοντος που έχουν οι μεταφορείς ως προς τους αποστολείς και στη φύση της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως (συμπεριλαμβανομένου του χαρακτηρισμού της ως «εξ αντικειμένου» περιορισμού του ανταγωνισμού), που περιλαμβάνονταν ήδη στις αιτιολογικές

σκέψεις 7, 104, 1396 έως 1411 και 1434 έως 1438 της εκθέσεως αιτιάσεων. Ομοίως, ο λόγος που αφορά τις επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού στον τομέα των υπηρεσιών σχετικά με τη διασύνδεση των δρομολογίων, ο οποίος επαναλαμβάνεται στην ίδια αιτιολογική σκέψη, στηρίζεται στις σχετικές με τη λειτουργία του τομέα των αερομεταφορών εμπορευμάτων εκτιμήσεις που διαλαμβάνονται στα σημεία 7, 9, 102 και 105 της εκθέσεως αιτιάσεων. Όσον αφορά τη γεωγραφική έκταση της επίδικης συμπράξεως και τη συμπερίληψη των υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων στην ενιαία και διαρκή παράβαση περί των οποίων γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αυτές εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 και 1430 της εκθέσεως αιτιάσεων.

148 Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι προσεβλήθη συναφώς το δικαίωμά τους ακροάσεως.

2) Επί της εφαρμογής του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων

149 Με το δικόγραφο της προσφυγής, οι προσφεύγουσες αμφισβήτησαν τη δυνατότητα εφαρμογής του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, ως προς το οποίο υποστήριζαν, κατ' ουσίαν, ότι το κριτήριο αυτό δεν αναγνωρίζεται στο δίκαιο της Ένωσης και ότι έγινε επίκληση του κριτηρίου αυτού κατά παραβίαση της αρχής της μη αναδρομικότητας. Ωστόσο, με το υπόμνημα απαντήσεως, δήλωσαν ότι παραιτούνται από τα επιχειρήματα αυτά λαμβανομένης υπόψη της αποφάσεως της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, αντιθέτως, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλματα κατά την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων. Η Επιτροπή, για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πληρούται το κριτήριο αυτό, αντέστρεψε το βάρος αποδείξεως και στηρίχθηκε σε εκτιμήσεις εσφαλμένες και αντίθετες προς το δημόσιο διεθνές δίκαιο.

151 Κατά τις προσφεύγουσες, από την απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής (C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψεις 49 έως 51), προκύπτει ότι τα αποτελέσματα της επίδικης συμφωνίας ή της επίδικης πρακτικής πρέπει να γίνονται αισθητά ειδικά στον ανταγωνισμό εντός της εσωτερικής αγοράς. Οι επιπτώσεις αυτές πρέπει να είναι άμεσες, ουσιώδεις και προβλέψιμες και να είναι πιθανές.

152 Εν προκειμένω, αφενός, η Επιτροπή δέχθηκε ότι οι επίναυλοι μετακυλίονταν στο επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής και διανομής και επηρέαζαν τους καταναλωτές εντός του ΕΟΧ υπό τη μορφή αυξήσεως των τιμών των εισαγομένων εμπορευμάτων. Οι επιπτώσεις, όμως, αυτές δεν είναι ούτε άμεσες ούτε προβλέψιμες. Επίσης, δεν τεκμηριώνονται, αλλά, αντιθέτως, είναι εντελώς υποθετικά. Όσον αφορά, ειδικότερα, την άρνηση καταβολής προμήθειας, η άρνηση αυτή είχε επιπτώσεις μόνο στους μεταφορείς.

153 Επίσης, η Επιτροπή δεν απέδειξε τον ουσιώδη χαρακτήρα των επιπτώσεων της καταγγελλόμενης συμπεριφοράς επί των καταναλωτών εντός του ΕΟΧ. Η συμπεριφορά αυτή αφορούσε μόνο δύο επίναυλους, οι οποίοι αντιστοιχούσαν σε ένα τμήμα της τελικής τιμής. Όμως, υπό το πρίσμα της οικονομικής θεωρίας, ο συντονισμός ως προς ένα μικρό τμήματος της τιμής δεν επηρεάζει τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της συνολικής τιμής. Εξάλλου, οι επιπτώσεις των συμπεριφορών στις οποίες οι προσφεύγουσες είχαν εμπλακεί σε τρίτες χώρες δεν μπορεί παρά να βελτίωσε, και όχι να περιόρισε, την ανταγωνιστικότητα των προϊόντων που εισάγονται στον ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, οι συμπεριφορές αυτές οδήγησαν σε μείωση των επιναύλων στις Ηνωμένες Πολιτείες, στο Χονγκ Κονγκ, στην Ιαπωνία και στην Ταϊλάνδη.

154 Αφετέρου, η Επιτροπή αναφέρθηκε στις επιπτώσεις επί του ανταγωνισμού στον τομέα των υπηρεσιών σχετικά με τη διασύνδεση των δρομολογίων, τις οποίες οι αερομεταφορείς τρίτων χωρών που δεν εξυπηρετούν τον ευρισκόμενο εντός του ΕΟΧ αερολιμένα του τελικού προορισμού αγοράζουν από άλλους αερομεταφορείς. Στην προσβαλλόμενη απόφαση, όμως, η Επιτροπή περιέγραψε τις επιπτώσεις αυτές κατά τρόπο ασαφή και ανεπαρκή. Η Επιτροπή δεν προσκόμισε επίσης αποδείξεις προς στήριξη της συλλογιστικής της και είναι αμφίβολο αν υφίστανται τέτοιες αποδείξεις.

155 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

156 Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή στηρίχθηκε, κατ' ουσίαν, σε τρεις αυτοτελείς λόγους για να κρίνει ότι πληρούται εν προκειμένω το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων.

157 Οι δύο πρώτοι λόγοι παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Όπως επιβεβαίωσε η Επιτροπή απαντώντας στις γραπτές και προφορικές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, οι λόγοι αυτοί αφορούν τις επιπτώσεις του συντονισμού ως προς τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων συντονισμού, θεωρούμενου αυτοτελώς. Ο πρώτος λόγος αφορά το ότι το «αυξημένο κόστος των αεροπορικών μεταφορών προς τον ΕΟΧ και, επομένως, οι υψηλότερες τιμές των εισαγόμενων εμπορευμάτων, ως εκ της φύσεώς τους, [μπορούσαν] να έχουν επιπτώσεις στους καταναλωτές εντός του ΕΟΧ». Ο δεύτερος λόγος αφορά τις επιπτώσεις του σχετικού με τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων συντονισμού «και στην παροχή υπηρεσιών [αερομεταφοράς εμπορευμάτων] από άλλους αερομεταφορείς εντός του ΕΟΧ, μεταξύ των συγκοινωνιακών κόμβων (hubs) εντός του ΕΟΧ που χρησιμοποιούνται από τους αερομεταφορείς τρίτων χωρών και των αερολιμένων προορισμού των αποστολών αυτών εντός του ΕΟΧ, που δεν εξυπηρετούνται από τον αερομεταφορέα της τρίτης χώρας».

158 Ο τρίτος λόγος παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως και, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις της Επιτροπής στις γραπτές και προφορικές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, αφορά τις επιπτώσεις της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, θεωρούμενης στο σύνολό της.

159 Το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι είναι σκόπιμο να εξετάσει τόσο τις επιπτώσεις του συντονισμού ως προς τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων θεωρούμενου αυτοτελώς όσο και τις επιπτώσεις της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως θεωρούμενης στο σύνολό της.

i) Επί των επιπτώσεων του συντονισμού ως προς τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, θεωρούμενου αυτοτελώς

160 Πρέπει καταρχάς να εξεταστεί το βάσιμο του πρώτου λόγου στον οποίο στηρίζεται το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι πληρούται εν προκειμένω το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων (στο εξής: επίμαχες επιπτώσεις).

161 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1042 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων μπορεί να δικαιολογήσει την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης και του ΕΟΧ βάσει του δημοσίου διεθνούς δικαίου, εφόσον μπορεί να προβλεφθεί ότι η επίδικη συμπεριφορά θα προκαλούσε άμεσες και σημαντικές επιπτώσεις εντός της εσωτερικής αγοράς και εντός του ΕΟΧ

(πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 49· βλ., επίσης, απόφαση της 25ης Μαρτίου 1999, Gencor κατά Επιτροπής, T-102/96, EU:T:1999:65, σκέψη 90).

162 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τόσο το κατά πόσον οι επίμαχες επιπτώσεις ασκούν επιρροή (βλ. σκέψεις 163 έως 179 κατωτέρω) όσο και το κατά πόσον οι επιπτώσεις αυτές ήταν προβλέψιμες (βλ. σκέψεις 183 έως 200 κατωτέρω), ουσιαστικές (βλ. σκέψεις 201 έως 216 κατωτέρω) και άμεσες (βλ. σκέψεις 217 έως 226 κατωτέρω).

– *Επί του ζητήματος κατά πόσον οι επίμαχες επιπτώσεις ασκούν επιρροή*

163 Από τη νομολογία προκύπτει ότι το γεγονός ότι μια επιχείρηση που μετέχει σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική βρίσκεται σε τρίτο κράτος δεν εμποδίζει την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, εφόσον η συμφωνία ή η πρακτική αυτή παράγει τα αποτελέσματά της, αντιστοίχως, εντός της εσωτερικής αγοράς ή εντός του ΕΟΧ (πρβλ. απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, σκέψη 11).

164 Η εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων αποσκοπεί ακριβώς στην αντιμετώπιση των συμπεριφορών οι οποίες δεν έχουν διαμορφωθεί μεν εντός της εσωτερικής αγοράς ή στο έδαφος του ΕΟΧ, αλλά έχουν αισθητές επιπτώσεις θίγουσες τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 45).

165 Το κριτήριο αυτό δεν απαιτεί να αποδειχθεί ότι η επίδικη συμπεριφορά είχε πράγματι επιπτώσεις οι οποίες όντως εμφανίστηκαν εντός της εσωτερικής αγοράς ή εντός του ΕΟΧ. Αντιθέτως, σύμφωνα με τη νομολογία, αρκεί να ληφθούν υπόψη οι πιθανές επιπτώσεις της συμπεριφοράς αυτής στον ανταγωνισμό (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 51).

166 Πράγματι, στην Επιτροπή απόκειται να διασφαλίζει την προστασία του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ έναντι των απειλών κατά της αποτελεσματικής λειτουργίας του.

167 Σε περίπτωση συμπεριφοράς η οποία, όπως εν προκειμένω, έκρινε ότι ήταν αρκούντως επιζήμια για τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ, τέτοια που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού «εκ του αντικειμένου» κατά την έννοια του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων δεν απαιτείται, όπως άλλωστε συμφωνούν οι προσφεύγουσες, η απόδειξη συγκεκριμένων επιπτώσεων όπως προϋποθέτει ο χαρακτηρισμός μιας συμπεριφοράς ως περιορισμού «εκ του αποτελέσματος» κατά την έννοια των διατάξεων αυτών.

168 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως επισήμαναν και οι προσφεύγουσες, το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων έχει ως βάση το γράμμα του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, σκοπός των οποίων είναι η αντιμετώπιση των συμφωνιών και των πρακτικών που έχουν ως συνέπεια τον περιορισμό του ανταγωνισμού, αντιστοίχως, στην εσωτερική αγορά και εντός του ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, οι διατάξεις αυτές απαγορεύουν τις συμφωνίες και τις πρακτικές που έχουν ως σκοπό ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον

περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού, αντιστοίχως, «εντός της εσωτερικής αγοράς» και «εντός του εδάφους που καλύπτει η [συμφωνία για τον ΕΟΧ]» (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 42).

169 Όμως, κατά πάγια νομολογία, το επιζήμιο αντικείμενο και αποτέλεσμα αποτελούν όχι σωρευτικές αλλά διαζευκτικές προϋποθέσεις για να εκτιμηθεί αν μια τέτοια συμφωνία εμπίπτει στην απαγόρευση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (πρβλ. απόφαση της 4ης Ιουνίου 2009, T-Mobile Netherlands κ.λπ., C-8/08, EU:C:2009:343, σκέψη 28 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

170 Εξ αυτού συνάγεται, όπως επισήμανε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 917 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι δεν απαιτείται να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες επιπτώσεις της επίδικης συμπεριφοράς εφόσον αποδειχθεί το επιζήμιο για τον ανταγωνισμό αντικείμενο αυτής (πρβλ. αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 1966, Consten και Grundig κατά Επιτροπής, 56/64 και 58/64, EU:C:1966:41, σ. 496, και της 6ης Οκτωβρίου 2009, GlaxoSmithKline Services κ.λπ. κατά Επιτροπής κ.λπ., C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P και C-519/06 P, EU:C:2009:610, σκέψη 55).

171 Υπό τις συνθήκες αυτές, αν το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι απαιτείται η απόδειξη των συγκεκριμένων επιπτώσεων της επίδικης συμπεριφοράς ακόμη και στην περίπτωση περιορισμού του ανταγωνισμού «εκ του αντικειμένου», τούτο θα σήμαινε ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ εξαρτάται από προϋπόθεση η οποία δεν βρίσκει έρεισμα στο γράμμα των διατάξεων αυτών.

172 Συνεπώς, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προσάπτουν στην Επιτροπή ότι παρέλειψε να εξετάσει επαρκώς τις επίμαχες επιπτώσεις.

173 Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση, στο μέτρο που αφορούσε τα εισερχόμενα δρομολόγια, μπορούσε να αυξήσει το ποσό των επιναύλων και, συνεπώς, τη συνολική τιμή των υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων και ότι οι μεταφορείς μετακύλισαν το πρόσθετο αυτό κόστος στους εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ αποστολείς, οι οποίοι έπρεπε να καταβάλουν για τα εμπορεύματα που είχαν αγοράσει υψηλότερη τιμή από εκείνη που θα είχε τιμολογηθεί αν δεν υφίστατο η εν λόγω παράβαση.

174 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι επιπτώσεις αυτές δεν ασκούν επιρροή για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων, λόγω του ότι δεν γίνονται αισθητές ειδικώς επί του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς.

175 Συναφώς, διαπιστώνεται, πρώτον, ότι οι προσφεύγουσες δεν εξηγούν τι εννοούν με το επιχείρημα αυτό.

176 Δεύτερον, ακόμη και αν η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών έχει την έννοια ότι η επίδικη συμπεριφορά, στο μέτρο που αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια, δεν ήταν ικανή να περιορίσει τον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ, για τον λόγο ότι ανταγωνισμός υπήρχε μόνο στις τρίτες χώρες όπου είναι εγκατεστημένοι οι μεταφορείς στους οποίους οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς παρείχαν υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, εντούτοις παρατηρείται ότι οι προσφεύγουσες σφάλλουν.

177 Συναφώς, επισημαίνεται ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων πρέπει να εφαρμόζεται λαμβανομένου υπόψη του οικονομικού και νομικού πλαισίου στο οποίο εντάσσεται η επίμαχη συμπεριφορά (πρβλ. απόφαση της 25ης Νοεμβρίου 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, σκέψη 13).

178 Εν προκειμένω, από τις αιτιολογικές σκέψεις 14, 17 και 70 της προσβαλλομένης αποφάσεως και από τις απαντήσεις των διαδίκων στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου προκύπτει ότι οι αερομεταφορείς πωλούν αποκλειστικώς ή σχεδόν αποκλειστικώς τις υπηρεσίες τους αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε μεταφορείς. Όσον αφορά, όμως, τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, το σύνολο σχεδόν των πωλήσεων αυτών πραγματοποιείται στο σημείο αναχωρήσεως των επίμαχων δρομολογίων, εκτός του ΕΟΧ, όπου είναι εγκατεστημένοι οι εν λόγω μεταφορείς. Συγκεκριμένα, από το δικόγραφο της προσφυγής προκύπτει ότι, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, οι προσφεύγουσες πραγματοποίησαν αμελητέο μόνο ποσοστό των πωλήσεών τους σχετικά με υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων σε πελάτες εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ.

179 Πρέπει, ωστόσο, να παρατηρηθεί ότι, οι μεταφορείς αγοράζουν μεν τις υπηρεσίες αυτές, πλην όμως προβαίνουν στις αγορές αυτές ιδίως υπό την ιδιότητα του μεσάζοντος, προκειμένου να τις ενοποιήσουν σε ένα σύνολο υπηρεσιών με αντικείμενο, εξ ορισμού, την οργάνωση της ολοκληρωμένης μεταφοράς εμπορευμάτων προς το έδαφος του ΕΟΧ επ' ονόματι αποστολέων. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 70 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι αποστολείς ενδέχεται να είναι, μεταξύ άλλων, οι αγοραστές ή οι κύριοι των μεταφερομένων εμπορευμάτων. Είναι, επομένως, πιθανόν να είναι εγκατεστημένοι στον ΕΟΧ.

180 Συνεπώς, καθόσον οι μεταφορείς μετακυλίουν στην τιμή που αφορά τα σύνολα των υπηρεσιών τους το τυχόν πρόσθετο κόστος που προκύπτει από την επίδικη σύμπραξη, στρέφονται κυρίως στον ανταγωνισμό για να προσελκύσουν την πελατεία των αποστολέων αυτών που μπορεί να επηρεάσει η ενιαία και διαρκής παράβαση, στο μέτρο που αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια, και, ως εκ τούτου, οι επίμαχες επιπτώσεις δύνανται να επέλθουν στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ.

181 Κατά συνέπεια, το πρόσθετο κόστος το οποίο ενδέχεται να πρέπει να καταβάλουν οι αποστολείς και η αύξηση της τιμής των εισαγόμενων στον ΕΟΧ εμπορευμάτων που μπορεί να προκύψει εξ αυτού, συγκαταλέγονται μεταξύ των επιπτώσεων που επήλθαν λόγω της επίδικης συμπεριφοράς, στις οποίες βασίμως στηρίχθηκε η Επιτροπή για την εφαρμογή του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων.

182 Επομένως, σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 161 ανωτέρω, το ζήτημα είναι αν οι επιπτώσεις αυτές έχουν τον απαιτούμενο προβλέψιμο, ουσιώδη και άμεσο χαρακτήρα.

– *Επί του προβλέψιμου χαρακτήρα των επίμαχων επιπτώσεων*

183 Η απαίτηση περί προβλεψιμότητας αποσκοπεί στην κατοχύρωση της ασφάλειας δικαίου εξασφαλίζοντας ότι δεν είναι δυνατή η επιβολή κυρώσεων στις οικείες επιχειρήσεις λόγω επιπτώσεων οι οποίες είναι, βεβαίως, αποτέλεσμα της συμπεριφοράς τους, αλλά τις οποίες οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν μπορούσαν ευλόγως να αναμένουν ότι θα επέρχονταν (πρβλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Otis Gesellschaft κ.λπ., C-435/18, EU:C:2019:651, σημείο 83).

184 Πληρούν την απαίτηση περί προβλεψιμότητας οι επιπτώσεις η επέλευση των οποίων, βάσει των διδαγμάτων της κοινής πείρας, πρέπει να θεωρούνται ευλόγως αναμενόμενες από τους μετέχοντες στη σύμπραξη, εν αντιθέσει προς τις επιπτώσεις οι οποίες οφείλονται σε απολύτως εξαιρετική αλληλουχία γεγονότων και, ως εκ τούτου, συνιστούν το αποτέλεσμα μη τυπικής αιτιώδους πορείας (πρβλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Kone κ.λπ., C-557/12, EU:C:2014:45, σημείο 42).

185 Όμως, από τις αιτιολογικές σκέψεις 846, 909, 1199 και 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, εν προκειμένω, τίθεται θέμα συμπαιγνίας όσον αφορά τον οριζόντιο καθορισμό των τιμών, ο οποίος, όπως δείχνει η πείρα επιφέρει αυξήσεις τιμών, με τελικό αποτέλεσμα την κακή κατανομή των πόρων σε βάρος, ειδικότερα, των καταναλωτών (πρβλ. απόφαση της 11ης Σεπτεμβρίου 2014, CB κατά Επιτροπής, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, σκέψη 51).

186 Επίσης, από τις αιτιολογικές σκέψεις 846, 909, 1199 και 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η συμπεριφορά αυτή αφορούσε τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας, και την άρνηση καταβολής προμήθειας.

187 Επομένως, εν προκειμένω, οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν να προβλέψουν ότι ο οριζόντιος καθορισμός του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου τους. Όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 874, 879 και 899 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η άρνηση καταβολής προμήθειας μπορούσε να ενισχύσει μια τέτοια αύξηση. Συγκεκριμένα, επρόκειτο για συντονισμένη άρνηση των εμπλεκομένων αερομεταφορέων να χορηγήσουν στους μεταφορείς επιστροφές επί των επιναύλων και σκοπός ήταν, επομένως, να έχουν τη δυνατότητα «να ελέγξουν την αβεβαιότητα στο θέμα των χρεώσεων που θα δημιουργούσε ο ανταγωνισμός όσον αφορά την καταβολή προμήθειας [στο πλαίσιο διαπραγματεύσεων με τους μεταφορείς]» (αιτιολογική σκέψη 874 της εν λόγω αποφάσεως) και να εξαιρέσουν επομένως τους επίναυλους από τον ανταγωνισμό (αιτιολογική σκέψη 879 της αποφάσεως αυτής.

188 Όμως, από την αιτιολογική σκέψη 17 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αποτελείται από ναύλους και επίναυλους, οι οποίοι περιλαμβάνουν τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας. Μια τέτοια αύξηση, καταρχήν, μπορούσε να οδηγήσει σε αύξηση της συνολικής τιμής των υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, εκτός αν θεωρηθεί ότι η αύξηση του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας θα αντισταθμίζονταν με αντίστοιχη μείωση ναύλων και λοιπών προσθέτων τελών, ως αποτέλεσμα του αρκούντως πιθανού φαινομένου των συγκοινωνούντων δοχείων.

189 Οι προσφεύγουσες όμως δεν απέδειξαν ότι το φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων ήταν πιθανό να συμβεί σε τέτοιο βαθμό ώστε να είναι αδύνατον να προβλεφθούν οι επίμαχες επιπτώσεις.

190 Πράγματι, οι προσφεύγουσες αρκούνται σε μια αόριστη παραπομπή στην «οικονομική θεωρία» και σε μια αναφορά, στο πλαίσιο του τρίτου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, στην προφορική δήλωση πραγματογνώμονα κατά την ενώπιον της Επιτροπής ακρόαση. Όμως, πρώτον, η δήλωση αυτή δεν συνοδεύεται από τη μελέτη στην οποία στηρίζεται ούτε από τα μη τυχόντα επεξεργασίας δεδομένα στα οποία βασίζεται, που θα μπορούσαν να παράσχουν στο Γενικό Δικαστήριο τη δυνατότητα να εξακριβώσει την αξιοπιστία της. Δεύτερον, η εν λόγω δήλωση στηρίζεται σε μεθοδολογία η οποία δεν συνάδει με το περιεχόμενο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, όπως αυτό προσδιορίζεται στην προσβαλλόμενη απόφαση. Η μέθοδος

«από διαφορά σε διαφορά» επί της οποίας στηρίζεται η εν λόγω δήλωση συγκρίνει, πράγματι, την εξέλιξη των τιμών που τιμολογούνται στα δρομολόγια «τα οποία ενδεχομένως επηρεάστηκαν από τις συζητήσεις και στα δρομολόγια τα οποία είναι γνωστό ότι δεν επηρεάστηκαν από συζητήσεις», την οποία, άλλωστε, δεν προσδιορίζει. Αντιθέτως, στην αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι ο επίναυλος καυσίμων και ο επίναυλος ασφαλείας αποτελούσαν «μέτρα γενικής εφαρμογής τα οποία δεν [αφορούσαν] συγκεκριμένο δρομολόγιο» και «επρόκειτο να εφαρμοστούν σε όλα τα δρομολόγια σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων […] με προορισμό τον ΕΟΧ». Τρίτον, επισημαίνεται ότι η εν λόγω δήλωση αφορά την AF και, σε μικρότερο βαθμό, την KLM. Όμως, μολονότι η επίμαχη δήλωση καταλήγει στην ύπαρξη του φαινομένου των συγκοινωνούντων δοχείων στη συγκεκριμένη περίπτωση, εντούτοις τούτο οφείλεται μόνο στο ότι οι τιμές που τιμολογούσαν οι AF και KLM ήταν αρκούντως ευέλικτες και μπορούσαν να μειωθούν κατά τρόπο αρκούντως ταχύ ώστε να εξουδετερώσουν κάθε αύξηση του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας. Αντιθέτως, οι προσφεύγουσες επισήμαναν ότι «οι ναύλοι για την αερομεταφορά εμπορευμάτων [είχαν] προκαθοριστεί τουλάχιστον για έξι μήνες [και ότι] οι αερομεταφορείς αντιστάθμι[ζαν] το αυξημένο κόστος των καυσίμων με πρόσθετο φόρο (τον επίναυλο καυσίμων), ο οποίος μπορεί να προσαρμοστεί ταχύτερα, έτσι ώστε να αντικατοπτρίζονται οι διακυμάνσεις της τιμής του καυσίμου».

191 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι μετέχοντες στην επίδικη σύμπραξη μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση, καθόσον αφορούσε τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, θα είχε ως αποτέλεσμα αύξηση της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια.

192 Επομένως, το ζήτημα που τίθεται είναι αν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν να προβλέψουν ότι οι μεταφορείς θα προέβαιναν σε μετακύλιση ενός τέτοιου πρόσθετου κόστους στους δικούς τους πελάτες, δηλαδή στους αποστολείς.

193 Επ’ αυτού, από τις αιτιολογικές σκέψεις 14 και 70 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αποτελεί για τους μεταφορείς έναν συντελεστή κόστους. Πρόκειται για κυμαινόμενο κόστος, του οποίου η αύξηση έχει, καταρχήν, ως αποτέλεσμα την αύξηση του οριακού κόστους με βάση το οποίο οι μεταφορείς καθορίζουν τις δικές τους τιμές.

194 Οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν στοιχεία από τα οποία αποδεικνύεται ότι οι περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως καθιστούσαν δύσκολη τη μετακύλιση στους αποστολείς, σε μεταγενέστερο στάδιο, του πρόσθετου κόστους το οποίο προκύπτει από την ενιαία και διαρκή παράβαση όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια.

195 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν ότι οι μεταφορείς θα προέβαιναν σε μετακύλιση του πρόσθετου αυτού κόστους στους αποστολείς μέσω αυξήσεως της τιμής των υπηρεσιών μεταφοράς.

196 Όπως, όμως, προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 70 και 1031 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το κόστος των εμπορευμάτων για τα οποία οι μεταφορείς οργανώνουν κατά κανόνα την ολοκληρωμένη μεταφορά στο όνομα των αποστολέων ενσωματώνει την τιμή των υπηρεσιών μεταφοράς, και ιδίως την τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία αποτελεί συστατικό στοιχείο της.

197 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν να προβλέψουν ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση, καθόσον αφορούσε τα εισερχόμενα δρομολόγια, θα είχε ως αποτέλεσμα αύξηση της τιμής των εισαγομένων εμπορευμάτων.

198 Για τους λόγους που αναφέρονται στη σκέψη 179 ανωτέρω, οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μπορούσαν, επίσης, να προβλέψουν ότι οι επιπτώσεις αυτές επέρχονται εντός του ΕΟΧ, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

199 Δεδομένου ότι οι επίμαχες επιπτώσεις εμπίπτουν στη συνήθη πορεία των πραγμάτων και της οικονομικής λογικής, σε καμία περίπτωση δεν ήταν, επομένως, απαραίτητο να δραστηριοποιούνται οι προσφεύγουσες στην αγορά εισαγωγής εμπορευμάτων ή μεταγενέστερης μεταπωλήσεώς τους προκειμένου να μπορούν να τις προβλέψουν.

200 Επιβάλλεται, επομένως, το συμπέρασμα ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς ότι οι επίμαχες επιπτώσεις ήταν προβλέψιμες, όπως απαιτείται.

– *Επί του ουσιώδους χαρακτήρα των επίμαχων επιπτώσεων*

201 Η εκτίμηση του ουσιώδους χαρακτήρα των επιπτώσεων που επήλθαν λόγω της επίδικης συμπεριφοράς πρέπει να γίνει με βάση το σύνολο των κρίσιμων περιστάσεων της υπό κρίση υποθέσεως. Μεταξύ των περιστάσεων αυτών περιλαμβάνονται, ιδίως, η διάρκεια, η φύση και το περιεχόμενο της παραβάσεως. Άλλες περιστάσεις, όπως η σημασία των επιχειρήσεων που μετείχαν στη συμπεριφορά αυτή, ενδέχεται να είναι κρίσιμες (πρβλ. αποφάσεις της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, Toshiba κατά Επιτροπής, T-104/13, EU:T:2015:610, σκέψη 159, και της 12ης Ιουλίου 2018, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής, T-441/14, EU:T:2018:453, σκέψη 112).

202 Όταν οι υπό εξέταση επιπτώσεις αφορούν αύξηση της τιμής ενός τελικού αγαθού ή μιας τελικής υπηρεσίας που απορρέει από την υπηρεσία της συμπράξεως ή που την περιλαμβάνει, μπορεί επίσης να ληφθεί υπόψη το ποσοστό της τιμής του τελικού αγαθού ή της τελικής υπηρεσίας που αντιπροσωπεύει η υπηρεσία της συμπράξεως.

203 Εν προκειμένω, λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των κρίσιμων περιστάσεων, πρέπει να θεωρηθεί ότι οι επίμαχες επιπτώσεις, που αφορούν την αύξηση της τιμής των εισαγόμενων στον ΕΟΧ εμπορευμάτων, έχουν ουσιώδη χαρακτήρα.

204 Συγκεκριμένα, πρώτον, από την αιτιολογική σκέψη 1146 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η διάρκεια της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως ανέρχεται σε 21 μήνες όσον αφορά τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών και σε 8 μήνες όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 1215 και 1217 της αποφάσεως αυτής προκύπτει ότι αυτή ήταν επίσης η διάρκεια της συμμετοχής όλων των εμπλεκομένων αερομεταφορέων, πλην της Lufthansa Cargo και της Swiss.

205 Δεύτερον, όσον αφορά το περιεχόμενο της παραβάσεως, από την αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι ο επίναυλος καυσίμου και ο επίναυλος ασφαλείας ήταν «μέτρα γενικής εφαρμογής που δεν [αφορούσαν] συγκεκριμένο δρομολόγιο» και τα οποία «επρόκειτο να εφαρμοστούν σε όλα τα δρομολόγια σε παγκόσμιο επίπεδο, συμπεριλαμβανομένων των δρομολογίων […] με προορισμό τον ΕΟΧ».

206 Τρίτον, όσον αφορά τη φύση της παραβάσεως, από την αιτιολογική σκέψη 1030 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των εμπλεκομένων αερομεταφορέων, μεταξύ άλλων, σε δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών. Στην αιτιολογική σκέψη 1208 της εν λόγω αποφάσεως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «ο καθορισμός διαφόρων στοιχείων της τιμής, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων επίναυλων, συνιστ[ούσε] έναν από τους πλέον επιζήμιους περιορισμούς του ανταγωνισμού» και, συνεπώς, έκρινε ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση δικαιολογούσε την εφαρμογή συντελεστή σοβαρότητας που βρίσκεται «στα υψηλότερα όρια της κλίμακας» που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2006.

207 Όσον αφορά το ποσοστό της τιμής της υπηρεσίας της συμπράξεως που περιλαμβάνεται στο αγαθό ή στην υπηρεσία που απορρέει από την υπηρεσία της συμπράξεως ή που την περιέχει, επισημαίνεται, ως εκ περισσού, ότι αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, κατά την περίοδο διαπράξεως της παραβάσεως οι επίναυλοι αντιπροσώπευαν σημαντικό ποσοστό της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων.

208 Ειδικότερα, σε έγγραφο της 8ης Ιουλίου 2005 της Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (Ενωσης του Χονγκ Κονγκ για τη διαμετακόμιση και τη διαχείριση διακίνησης εμπορευμάτων) προς τον πρόεδρο της υποεπιτροπής σχετικά με μεταφορές εμπορευμάτων (στο εξής: υποεπιτροπή εμπορευμάτων) του Board of Airline Representatives (Ενωσης των εκπροσώπων των αεροπορικών εταιρειών, στο εξής: BAR) στο Χονγκ Κονγκ, αναφέρεται ότι οι επίναυλοι αντιπροσωπεύουν «πολύ σημαντικό τμήμα» της συνολικής τιμής των φορτωτικών αεροπορικών μεταφορών που έπρεπε να καταβάλουν οι μεταφορείς. Ομοίως, με τα δικόγραφά τους που υπέβαλαν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, οι προσφεύγουσες ανέφεραν ότι οι επίναυλοι αντιπροσώπευαν ποσοστό μεταξύ 5 και 30 % της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων. Όπως προκύπτει από τους πίνακες και το διάγραμμα που παρατίθενται στο παράρτημα Α.109 του δικογράφου της προσφυγής, η αναλογία αυτή έφθασε στο υψηλότερο επίπεδο κατά την περίοδο κατά την οποία η Επιτροπή διαπίστωσε παράβαση των άρθρων 101 ΣΛΕΕ και 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια, ήτοι 21,7 % το 2004 και 29,8 % το 2005.

209 Όπως, όμως, προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1031 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων αυτή καθεαυτήν αποτελούσε «σημαντικό στοιχείο του κόστους των μεταφερομένων εμπορευμάτων, το οποίο έχει αντίκτυπο στην πώλησή τους».

210 Επίσης ως εκ περισσού, όσον αφορά τη σημασία των επιχειρήσεων που μετείχαν στην επίδικη συμπεριφορά, από την αιτιολογική σκέψη 1209 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι το συνολικό μερίδιο αγοράς των εμπλεκομένων αερομεταφορέων στην «παγκόσμια αγορά» ανερχόταν σε 34 % το 2005 και ήταν «τουλάχιστον εξίσου υψηλό όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων […] που παρέχονται […] σε δρομολόγια [ΕΟΧ-τρίτων χωρών]», τα οποία περιλαμβάνουν τόσο τα εξερχόμενα όσο και τα εισερχόμενα δρομολόγια. Εξάλλου, οι ίδιες οι προσφεύγουσες, κατά την περίοδο διαπράξεως της παραβάσεως, πραγματοποιούσαν σημαντικό κύκλο εργασιών στα εισερχόμενα δρομολόγια, ποσού άνω των 119 000 000 ευρώ το 2005.

211 Οι προσφεύγουσες δεν προβάλλουν κανένα επιχείρημα ικανό να δημιουργήσει αμφιβολίες ως προς τον ουσιώδη χαρακτήρα των εξεταζομένων επιπτώσεων.

212 Πρώτον, το επιχείρημα των προσφευγουσών που αντλείται από τη θεωρία των συγκοινωνούντων δοχείων απορρίφθηκε ήδη στις σκέψεις 188 και 190 ανωτέρω.

213 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς καθόρισαν τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας στα δρομολόγια με αναχώρηση από το Χονγκ Κονγκ, την Ταϊλάνδη, την Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες σε επίπεδο κάτω του ανταγωνισμού, ούτως ώστε να βελτιωθεί αντί να περιοριστεί η ανταγωνιστικότητα των προϊόντων που εισάγονται στον ΕΟΧ, πρέπει να υπομνησθεί ότι εναπόκειται καταρχήν στο πρόσωπο που επικαλείται πραγματικά περιστατικά προς στήριξη αιτήματος να αποδείξει το υποστατό τους [διάταξη της 25ης Ιανουαρίου 2008, Provincia di Ascoli Piceno και Comune di Monte Urano/Apache Footwear κ.λπ., C-464/07 P(I), μη δημοσιευθείσα, EU:C:2008:49, σκέψη 9· πρβλ., επίσης, απόφαση της 6ης Μαρτίου 2001, Connolly κατά Επιτροπής, C-274/99 P, EU:C:2001:127, σκέψη 113].

214 Οι προσφεύγουσες όμως δεν προσκόμισαν το παραμικρό αποδεικτικό στοιχείο για να αποδείξουν ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς καθόρισαν τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας στα δρομολόγια με αναχώρηση από το Χονγκ Κονγκ, την Ταϊλάνδη και την Ιαπωνία σε επίπεδο κάτω του ανταγωνισμού. Όσον αφορά τα δρομολόγια με αναχώρηση τις Ηνωμένες Πολιτείες, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν απλώς ότι οι επαφές στις οποίες έλαβαν μέρος «για τον επίναυλο καυσίμων, διατήρησαν συντελεστή μετατροπής 1: 1 μεταξύ του ευρώ και του αμερικανικού δολαρίου πράγμα που είχε ως συνέπεια μείωση κατά 17 %, λαμβανομένης υπόψη της υποτιμήσεως του δολαρίου σε σχέση με το ευρώ». Ωστόσο, οι προσφεύγουσες ουδόλως αποδεικνύουν ότι το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων που προέκυψε από την υποτίμηση αυτή ήταν κάτω του ανταγωνισμού.

215 Επομένως, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ήταν πιθανόν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς να καθόρισαν τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας στα δρομολόγια με αναχώρηση από το Χονγκ Κονγκ, την Ταϊλάνδη, την Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες σε επίπεδο κάτω του ανταγωνισμού, ούτως ώστε να βελτιωθεί αντί να περιοριστεί η ανταγωνιστικότητα των προϊόντων που εισάγονται στον ΕΟΧ.

216 Επομένως, επιβάλλεται το συμπέρασμα ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς ότι οι επίμαχες επιπτώσεις ήταν ουσιώδεις, όπως απαιτείται.

– *Επί του άμεσου χαρακτήρα των επίμαχων επιπτώσεων*

217 Η απαίτηση περί αμεσότητας των επιπτώσεων που επήλθαν λόγω της επίδικης συμπεριφοράς αφορά την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ της επίμαχης συμπεριφοράς και των υπό εξέταση επιπτώσεων. Σκοπός της απαιτήσεως αυτής είναι να διασφαλιστεί ότι η Επιτροπή, για να δικαιολογήσει την αρμοδιότητά της να διαπιστώνει παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, και να επιβάλει κυρώσεις για τις παραβάσεις αυτές, δεν μπορεί να επικαλεστεί όλες τις πιθανές επιπτώσεις, ούτε τις ιδιαίτερα μακροπρόθεσμες επιπτώσεις οι οποίες μπορεί να έχουν ως αιτία, κατά την έννοια της conditio sine qua non, τη συμπεριφορά αυτή (πρβλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Kone κ.λπ., C-557/12, EU:C:2014:45, σημεία 33 και 34).

218 Ωστόσο, η άμεση αιτιώδης συνάφεια δεν πρέπει να εξομοιώνεται με την αποκλειστική αιτιότητα, η οποία απαιτεί τη διαπίστωση κατά τρόπο πάγιο και γενικό ότι η αιτιώδης συνάφεια διασπάται όταν η πράξη τρίτου έχει καταστεί συναίτια της επέλευσης των επίμαχων επιπτώσεων (πρβλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Kone κ.λπ., C-557/12, EU:C:2014:45, σημεία 36 και 37).

219 Εν προκειμένω, η παρέμβαση των μεταφορέων, οι οποίοι αναμενόταν ότι, με πλήρη αυτονομία, θα προέβαιναν σε μετακύλιση του προσθέτου κόστους που όφειλαν να καταβάλουν, μπορεί, βεβαίως να συνέβαλε στην επέλευση των επίμαχων επιπτώσεων. Ωστόσο, η παρέμβαση αυτή δεν ήταν, από μόνη της, ικανή να διασπάσει την αιτιώδη αλληλουχία μεταξύ της επίδικης συμπεριφοράς και των εν λόγω επιπτώσεων και, ως εκ τούτου, να τους στερήσει τον άμεσο χαρακτήρα τους.

220 Αντιθέτως, μια τέτοια παρέμβαση, όταν δεν οφείλεται σε υπαιτιότητα, αλλά απορρέει αντικειμενικώς από την επίμαχη σύμπραξη, βάσει της κανονικής λειτουργίας της αγοράς, δεν διασπά την αιτιώδη αλληλουχία (πρβλ. απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2005, CD Cartondruck κατά Συμβουλίου και Επιτροπής, T-320/00, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2005:452, σκέψεις 172 έως 182) αλλά την προωθεί (πρβλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα J. Kokott στην υπόθεση Kone κ.λπ., C-557/12, EU:C:2014:45, σημείο 37).

221 Εν προκειμένω, όμως, οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν, ούτε καν ισχυρίζονται, ότι η προβλέψιμη μετακύλιση του πρόσθετου κόστους στους εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ αποστολείς οφείλεται σε υπαιτιότητα ή ότι δεν σχετίζεται με την κανονική λειτουργία της αγοράς.

222 Επομένως, οι επίμαχες επιπτώσεις είναι άμεσες, όπως και απαιτείται.

223 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το επιχείρημα των προσφευγουσών, το οποίο προβλήθηκε κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι, για να επηρεαστούν οι «καταναλωτές εντός του ΕΟΧ» στους οποίους αναφέρεται η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η αύξηση αυτή να περάσει από «μακρά σειρά μεσαζόντων» μεταξύ των οποίων, από τους αποστολείς, τους μεταφορείς και τους εισαγωγείς. Συγκεκριμένα, το επιχείρημα αυτό στηρίζεται σε δύο εσφαλμένες παραδοχές.

224 Η πρώτη από τις παραδοχές αυτές είναι ότι οι «καταναλωτές εντός του ΕΟΧ» περί των οποίων γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι οι τελικοί καταναλωτές, δηλαδή φυσικά πρόσωπα που ενεργούν για σκοπούς ξένους προς την επαγγελματική ή εμπορική δραστηριότητά τους. Η έννοια του καταναλωτή στο δίκαιο του ανταγωνισμού δεν αφορά μόνον τους τελικούς καταναλωτές, αλλά όλους τους άμεσους ή έμμεσους χρήστες των προϊόντων ή των υπηρεσιών που αποτελούν το αντικείμενο της επίδικης συμπεριφοράς (πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα P. Mengozzi στην υπόθεση MasterCard κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-382/12 P, EU:C:2014:42, σημείο 156).

225 Από την αιτιολογική σκέψη 70 της προσβαλλομένης αποφάσεως, της οποίας το βάσιμο δεν αμφισβητήθηκε λυσιτελώς από τις προσφεύγουσες, προκύπτει ότι οι «αποστολείς ενδέχεται να είναι οι αγοραστές ή οι πωλητές εμπορευμάτων που αποτελούν αντικείμενο εμπορικών συναλλαγών ή οι κύριοι εμπορευμάτων τα οποία πρέπει να μεταφερθούν ταχέως σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις». Με τα δικόγραφά της, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι τα εμπορεύματα αυτά θα μπορούσαν να εισάγονται είτε για άμεση κατανάλωση είτε ως συντελεστές για την παραγωγή άλλων προϊόντων. Όσον αφορά, όμως, τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, οι εν λόγω αποστολείς, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, ενδέχεται να είναι εγκατεστημένοι εντός του ΕΟΧ. Επομένως, η αναφορά στους «καταναλωτές εντός του ΕΟΧ» που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι περιλαμβάνει αποστολείς.

226 Η δεύτερη από τις επίμαχες παραδοχές είναι ότι, ακόμη και αν η αναφορά στους «καταναλωτές εντός του ΕΟΧ», στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως, περιλαμβάνει μόνον τους τελικούς καταναλωτές, οι τελικοί καταναλωτές θα μπορούσαν να αποκτήσουν τα

εισαγόμενα εμπορεύματα μόνον μετά τη μεσολάβηση «μεγάλης αλυσίδας μεσαζόντων». Όμως, οι τελικοί καταναλωτές ενδέχεται επίσης να αγοράζουν τα εμπορεύματα αυτά απευθείας από τον αποστολέα.

227 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι επίμαχες επιπτώσεις είναι προβλέψιμες, ουσιώδεις και άμεσες όπως απαιτείται και ότι ο πρώτος λόγος στον οποίο στηρίχθηκε η Επιτροπή για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πληρούται το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων είναι βάσιμος. Διαπιστώνεται, επομένως, ότι η Επιτροπή, χωρίς να υποπέσει σε πρόδηλο σφάλμα, μπορούσε να δεχθεί ότι πληρούνταν το εν λόγω κριτήριο όσον αφορά τον συντονισμό ως προς τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, θεωρούμενο αυτοτελώς, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί το βάσιμο του δευτέρου λόγου στον οποίο στηρίχθηκε στην αιτιολογική σκέψη 1045 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

ii) Επί των επιπτώσεων της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως θεωρούμενης στο σύνολό της

228 Πρέπει ευθύς εξαρχής να υπομνησθεί ότι, αντιθέτως προς όσα αφήνουν να εννοηθούν οι προσφεύγουσες με το υπόμνημα απαντήσεως, ουδόλως απαγορεύεται να εκτιμηθεί το εάν η Επιτροπή έχει την απαιτούμενη αρμοδιότητα για να εφαρμόσει σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση το δίκαιο του ανταγωνισμού της Ένωσης με βάση τη συμπεριφορά της εμπλεκόμενης επιχειρήσεως ή των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, συνολικώς θεωρούμενη (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 50).

229 Κατά τη νομολογία, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ μπορεί να εφαρμοστεί επί συμφωνιών και πρακτικών οι οποίες εξυπηρετούν τον ίδιο, αντίθετο προς τον ανταγωνισμό, σκοπό, εφόσον μπορεί να προβλεφθεί ότι παράγουν, συνολικά θεωρούμενες, άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά. Συγκεκριμένα, δεν πρέπει να δοθεί στις επιχειρήσεις η δυνατότητα να αποφεύγουν την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης, διά του συνδυασμού πλειόνων συμπεριφορών οι οποίες επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό και, μεμονωμένα θεωρούμενες, δεν προκαλούν μεν άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις εντός της εν λόγω αγοράς, πλην όμως συνολικά θεωρούμενες προκαλούν τέτοιες επιπτώσεις (απόφαση της 12ης Ιουλίου 2018, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής, T-441/14, EU:T:2018:453, σκέψη 106).

230 Επομένως, η Επιτροπή μπορεί να στηρίξει την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ όσον αφορά τη διαπιστωθείσα με την προσβαλλόμενη απόφαση ενιαία και διαρκή παράβαση στις προβλέψιμες, άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις της στην εσωτερική αγορά (απόφαση της 12ης Ιουλίου 2018, Brugg Kabel και Kabelwerke Brugg κατά Επιτροπής, T-441/14, EU:T:2018:453, σκέψη 105).

231 Οι εκτιμήσεις αυτές ισχύουν, mutatis mutandis, και για το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

232 Στην αιτιολογική σκέψη 869 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή χαρακτήρισε την επίδικη συμπεριφορά ως ενιαία και διαρκή παράβαση, ακόμη και κατά το μέρος που αφορούσε τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων. Στον βαθμό που οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τον χαρακτηρισμό αυτόν γενικά και τη διαπίστωση περί της υπάρξεως ενιαίου, αντίθετου προς τον ανταγωνισμό, σκοπού ο οποίος συνίστατο στην παρεμπόδιση του ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ, στον οποίο στηρίζεται, τα επιχειρήματά τους θα εξεταστούν στο πλαίσιο του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά το ζήτημα αυτό.

233 Στην αιτιολογική σκέψη 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή, όπως προκύπτει από τις απαντήσεις της στις γραπτές και προφορικές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, εξέτασε τις επιπτώσεις της παραβάσεως αυτής θεωρούμενης στο σύνολό της. Έκρινε, μεταξύ άλλων, ότι η

έρευνά της αποκάλυψε «σύμπραξη η οποία είχε τεθεί σε εφαρμογή σε παγκόσμιο επίπεδο», της οποίας οι «διακανονισμοί […] σχετικά με τα εισερχόμενα δρομολόγια αποτελούσαν αναπόσπαστο μέρος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ». Προσέθεσε ότι η «ομοιόμορφη εφαρμογή των επιναύλων σε παγκόσμια κλίμακα αποτελούσε βασικό στοιχείο της [επίδικης] συμπράξεως». Όπως επισήμανε η Επιτροπή απαντώντας στις γραπτές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, η ομοιόμορφη εφαρμογή των επιναύλων εντασσόταν σε μια συνολική στρατηγική η οποία αποσκοπούσε στην αποσόβηση του κινδύνου παράκαμψης από τους μεταφορείς των επιπτώσεων της συμπράξεως αυτής επιλέγοντας, για τη μεταφορά εμπορευμάτων από το σημείο αναχωρήσεως στον τόπο προορισμού, δρομολόγια με ενδιάμεσους σταθμούς τα οποία δεν υπόκεινται σε συντονισμένους επίναυλους. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 72 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ο λόγος είναι ότι ο «παράγων χρόνος είναι λιγότερο σημαντικός για τη μεταφορά [εμπορευμάτων] απ' ό,τι για τη μεταφορά επιβατών», οπότε τα εμπορεύματα «μπορούν να διακινηθούν μέσω περισσότερων ενδιάμεσων σταθμών» και, συνεπώς, τα δρομολόγια με ενδιάμεσους σταθμούς μπορούν να υποκαταστήσουν τα απευθείας δρομολόγια.

234 Υπ' αυτές τις συνθήκες, ορθώς η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι τυχόν απαγόρευση να εφαρμόσει το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων στην επίδικη συμπεριφορά συνολικά θεωρούμενη θα οδηγούσε στον τεχνητό κατακερματισμό μιας συνολικής αντίθετης στον ανταγωνισμό συμπεριφοράς, δυνάμενης να θίξει τη διάρθρωση της αγοράς εντός του ΕΟΧ, σε επιμέρους συμπεριφορές, με κίνδυνο οι συμπεριφορές αυτές να μην εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 57). Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, είχε τη δυνατότητα να εξετάσει τις επιπτώσεις της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως θεωρούμενης στο σύνολό της.

235 Όσον αφορά, όμως, συμφωνίες και πρακτικές, πρώτον, οι οποίες είχαν ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού τουλάχιστον εντός της Ένωσης, εντός του ΕΟΧ και στην Ελβετία (αιτιολογική σκέψη 903 της αποφάσεως αυτής), δεύτερον, στις οποίες μετείχαν αερομεταφορείς με σημαντικά μερίδια αγοράς (αιτιολογική σκέψη 1209 της εν λόγω αποφάσεως) και, τρίτον, σημαντικό τμήμα των οποίων αφορούσε δρομολόγια εντός του ΕΟΧ για χρονική περίοδο άνω των έξι ετών (αιτιολογική σκέψη 1146 της ιδίας αποφάσεως), δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι μπορούσε να προβλεφθεί ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση, θεωρούμενη στο σύνολό της, θα προκαλούσε άμεσες και ουσιώδεις επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ.

236 Επομένως, η Επιτροπή βασίμως έκρινε επίσης, στην αιτιολογική σκέψη 1046 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων πληρούνταν όσον αφορά την ενιαία και διαρκή παράβαση θεωρούμενη στο σύνολό της.

237 Δεδομένου ότι η Επιτροπή απέδειξε επαρκώς ότι μπορούσε να προβλεφθεί ότι η επίδικη συμπεριφορά θα προκαλούσε ουσιώδεις και άμεσες επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ, πρέπει να απορριφθεί η υπό κρίση αιτίαση και, επομένως, το υπό κρίση σκέλος στο σύνολό του, χωρίς να χρειάζεται να εξεταστεί η αιτίαση που αφορά σφάλματα κατά την εφαρμογή του κριτηρίου της εφαρμογής.

β) Επί του δευτέρου σκέλους του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, το οποίο αφορά δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας

238 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι το άρθρο 11, παράγραφος 2, της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας επιφυλάσσει στις ελβετικές αρχές την εξουσία να διαπιστώσουν και να επιβάλουν κυρώσεις για παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας.

239 Όμως, στο άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Δεδομένου ότι η Ελβετική Συνομοσπονδία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, είναι κατ' ανάγκην «τρίτη χώρα» κατά την έννοια του άρθρου αυτού. Επομένως, το άρθρο 1, παράγραφος 3, του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι παράνομο, καθόσον παραβιάζει το άρθρο 11, παράγραφος 2, της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας.

240 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

241 Πρέπει να εξεταστεί αν, όπως υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η Επιτροπή, στο άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, διαπίστωσε παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, και, ενδεχομένως, αν υπερέβη τα όρια της αρμοδιότητας που διαθέτει βάσει της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας.

242 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η αρχή της αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας αποτελεί γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης η οποία κατοχυρώνεται σήμερα στο άρθρο 47 του Χάρτη. Η αρχή αυτή του δικαίου της Ένωσης, η οποία αντιστοιχεί στο άρθρο 6, παράγραφος 1, της ΕΣΔΑ, επιτάσσει το διατακτικό αποφάσεως εκδοθείσας από την Επιτροπή με την οποία διαπιστώνονται παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού να είναι ιδιαιτέρως σαφές και ακριβές ώστε οι επιχειρήσεις στις οποίες καταλογίζεται ευθύνη και επιβάλλονται κυρώσεις να είναι σε θέση να κατανοήσουν και να αμφισβητήσουν τους λόγους του καταλογισμού της ευθύνης και της επιβολής των κυρώσεων, όπως οι λόγοι αυτοί προκύπτουν από το γράμμα του διατακτικού της οικείας αποφάσεως (βλ. απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, Martinair Holland κατά Επιτροπής, T-67/11, EU:T:2015:984, σκέψη 31 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

243 Συγκεκριμένα, η φύση και το περιεχόμενο των παραβάσεων για τις οποίες η Επιτροπή επιβάλλει κυρώσεις παρατίθενται στο διατακτικό των αποφάσεων της. Όσον αφορά ειδικά το περιεχόμενο και τη φύση των παραβάσεων για τις οποίες επιβάλλονται κυρώσεις, εκείνο που έχει σημασία, καταρχήν, είναι το διατακτικό και όχι το αιτιολογικό. Μόνο σε περίπτωση ασάφειας στη διατύπωση του διατακτικού πρέπει αυτό να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του αιτιολογικού της αποφάσεως (βλ. απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, Martinair Holland κατά Επιτροπής, T-67/11, EU:T:2015:984, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

244 Στο άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η SAS και η SAS Cargo «παρέβησαν το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός χωρών που είναι συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, αλλά δεν είναι κράτη μέλη, και αερολιμένων ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες», από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006. Στα δρομολόγια αυτά δεν περιέλαβε ρητώς τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, ούτε όμως τα απέκλεισε ρητώς από αυτά.

245 Επομένως, πρέπει να εξεταστεί αν η Ελβετική Συνομοσπονδία εμπίπτει στις «τρίτες χώρες» περί των οποίων γίνεται λόγος στο άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως.

246 Συναφώς, παρατηρείται ότι το άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως διακρίνει τις «χώρες που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, αλλά δεν είναι κράτη μέλη» από τις τρίτες χώρες. Είναι αληθές ότι, όπως επισημαίνουν οι προσφεύγουσες, η Ελβετική Συνομοσπονδία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία για τον ΕΟΧ και, επομένως, σε σχέση με τη συμφωνία αυτή συγκαταλέγεται μεταξύ των «τρίτων χωρών».

247 Πρέπει, ωστόσο, να υπομνησθεί ότι, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων για ενότητα και συνοχή της έννομης τάξης της Ένωσης, στους όρους που χρησιμοποιούνται στην ίδια πράξη πρέπει να αποδίδεται η ίδια σημασία.

248 Στο άρθρο 1, παράγραφος 2, της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ στα «δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εκτός του ΕΟΧ». Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα αεροδρόμια που βρίσκονται στην Ελβετία, ενώ η Ελβετική Συνομοσπονδία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και, επομένως, τα αεροδρόμιά της θα έπρεπε, τυπικώς, να θεωρηθούν ως «ευρισκόμενα εκτός του ΕΟΧ» ή, με άλλα λόγια, σε τρίτη χώρα σε σχέση με τη συμφωνία αυτή. Τα αεροδρόμια αυτά αποτελούν το αντικείμενο του άρθρου 1, παράγραφος 4, της προσβαλλομένης αποφάσεως, με το οποίο διαπιστώνεται παράβαση του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας στα «δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων στην Ελβετία».

249 Επομένως, σύμφωνα με την αρχή που υπομνήσθηκε στη σκέψη 247 ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτό κατά τεκμήριο ότι ο όρος «αερολιμένες ευρισκόμενοι σε τρίτες χώρες», που χρησιμοποιείται στο άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, έχει την ίδια σημασία με τον όρο «αερολιμένες ευρισκόμενοι εκτός του ΕΟΧ» που χρησιμοποιείται στην παράγραφο 2 του άρθρου αυτού και, ως εκ τούτου, αποκλείονται οι ευρισκόμενοι στην Ελβετία αερολιμένες.

250 Καθόσον, στο διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν υπάρχει καμία απολύτως ένδειξη ότι η Επιτροπή θέλησε να προσδώσει διαφορετική σημασία στον όρο «τρίτη χώρα» του άρθρου 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, συνάγεται ότι ο όρος «τρίτη χώρα» του άρθρου 1, παράγραφος 3, της αποφάσεως αυτής αποκλείει την Ελβετική Συνομοσπονδία.

251 Δεν μπορεί, επομένως να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή, στο άρθρο 1, παράγραφος 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, καταλόγισε στις προσφεύγουσες ευθύνη για παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας.

252 Δεδομένου ότι το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν επιδέχεται αμφισβήτηση, το Γενικό Δικαστήριο προσθέτει μόνον ως εκ περισσού ότι η αιτιολογία της δεν αντιφάσκει προς το συμπέρασμα αυτό.

253 Στην αιτιολογική σκέψη 1146 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι «αντίθετοι προς τους κανόνες του ανταγωνισμού διακανονισμοί» που είχε περιγράψει παραβίαζαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 «όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Έ[νωσης] και

αερολιμένων ευρισκόμενων εκτός του ΕΟΧ». Στη σχετική υποσημείωση (αριθ. 1514), η Επιτροπή διευκρίνισε τα εξής: «Για τους σκοπούς της παρούσας αποφάσεως, ως "αερολιμένες ευρισκόμενοι εκτός του ΕΟΧ" νοούνται οι αερολιμένες που βρίσκονται σε χώρες άλλες εκτός της Ελβε[τικής Συνομοσπονδίας] και των συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία για τον ΕΟΧ».

254 Είναι αληθές ότι, κατά την περιγραφή του περιεχομένου της παραβάσεως του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στην αιτιολογική σκέψη 1146 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δεν αναφέρθηκε στον όρο «αερολιμένες ευρισκόμενοι εκτός του ΕΟΧ», αλλά στον όρο «αερολιμένες ευρισκόμενοι σε τρίτες χώρες». Ωστόσο, εξ αυτού δεν συνάγεται ότι η Επιτροπή είχε την πρόθεση να προσδώσει στον όρο «αερολιμένες ευρισκόμενοι εκτός του ΕΟΧ» για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ διαφορετική σημασία απ' ότι στον όρο «αερολιμένες ευρισκόμενοι σε τρίτες χώρες» για τους σκοπούς της εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Αντιθέτως, στην προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή χρησιμοποίησε τις δύο αυτές εκφράσεις εναλλακτικά. Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 824 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι «δεν θα εφ[άρμοζε] το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμφωνίες και πρακτικές που αφορούν τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των αερολιμένων της Έ[νωσης] και των αερολιμένων τρίτων χωρών που πραγματοποιήθηκαν πριν από την 1η Μαΐου 2004». Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 1222 της αποφάσεως αυτής, όσον αφορά την παύση της συμμετοχής της SAS Consortium στην ενιαία και διαρκή παράβαση, η Επιτροπή αναφέρθηκε στην αρμοδιότητά της βάσει των διατάξεων αυτών «όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ των αερολιμένων της Έ[νωσης] και των αερολιμένων τρίτων χωρών, καθώς και τα δρομολόγια μεταξύ της Ισλανδίας, της Νορβηγίας και του Λιχτενστάιν και των χωρών εκτός του ΕΟΧ».

255 Επομένως, οι αιτιολογικές σκέψεις της προσβαλλομένης αποφάσεως επιβεβαιώνουν ότι οι όροι «αερολιμένες ευρισκόμενοι σε τρίτες χώρες» και «αερολιμένες ευρισκόμενοι εκτός του ΕΟΧ» έχουν την ίδια σημασία. Συνεπώς, σύμφωνα με τον ορισμό που παρατίθεται στην υποσημείωση αριθ. 1514, πρέπει να γίνει δεκτό ότι και οι δύο όροι αποκλείουν τους αερολιμένες της Ελβετίας.

256 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, οι αιτιολογικές σκέψεις 1194 και 1241 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν συνηγορούν υπέρ άλλης λύσεως. Βεβαίως, στην αιτιολογική σκέψη 1194 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή αναφέρθηκε στα «δρομολόγια μεταξύ των ευρισκόμενων εντός του ΕΟΧ αερολιμένων και των αερολιμένων τρίτων χωρών, με εξαίρεση τα δρομολόγια μεταξύ των ευρισκόμενων εντός της Έ[νωσης] αερολιμένων και των αερολιμένων της Ελβετίας». Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 1241 της αποφάσεως αυτής, στο πλαίσιο του «καθορισμού της αξίας των πωλήσεων στα δρομολόγια με τρίτες χώρες», η Επιτροπή μείωσε κατά 50 % το βασικό ποσό για τα «δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών, εξαιρουμένων των δρομολογίων μεταξύ των ευρισκόμενων εντός της Έ[νωσης] αερολιμένων και των αερολιμένων της Ελβετίας, για τα οποία [η Επιτροπή] ενεργεί βάσει της συμφωνίας [αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας]». Θα μπορούσε, όμως, να γίνει δεκτό, όπως επισημαίνουν επί της ουσίας οι προσφεύγουσες, ότι, μολονότι η Επιτροπή μερίμνησε να περιλάβει στις εν λόγω αιτιολογικές σκέψεις την έκφραση «με εξαίρεση τα δρομολόγια μεταξύ των ευρισκόμενων εντός της Ένωσης αερολιμένων και των αερολιμένων της Ελβετίας», ωστόσο, τούτο οφείλεται στο ότι θεωρούσε ότι η Ελβετική Συνομοσπονδία ενέπιπτε στον όρο «τρίτες χώρες» στο μέτρο που επρόκειτο για δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών.

257 Η Επιτροπή δέχθηκε, εξάλλου, ότι είχε συμπεριλάβει στην αξία των πωλήσεων ποσό 262 084 ευρώ για πωλήσεις υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων τις οποίες είχαν πραγματοποιήσει οι προσφεύγουσες το 2005 στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας. Κατά την Επιτροπή, ο λόγος γι' αυτό είναι ότι «δυστυχώς» δεν απέκλεισε το ποσό αυτό από τα αριθμητικά στοιχεία που της προσκόμισαν οι προσφεύγουσες.

258 Επιβάλλεται, ωστόσο, η διαπίστωση, στην οποία προέβη και η Επιτροπή, ότι τα στοιχεία αυτά αφορούν αποκλειστικώς τα έσοδα που πρέπει να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του βασικού ποσού του προστίμου και όχι για τον καθορισμό του γεωγραφικού πεδίου της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, η οποία εξετάζεται εν προκειμένω.

259 Επομένως, το δεύτερο σκέλος και, εν συνεχεία, ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθούν.

3. Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση των συμπεριφορών στις οποίες εμπλέκονταν οι προσφεύγουσες και το ότι από αυτές αποδεικνύεται η συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση ή ότι γνώριζαν την παράβαση

260 Ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως αφορά σφάλματα και έλλειψη ακρίβειας κατά την εκτίμηση των συμπεριφορών στις οποίες εμπλέκονταν οι προσφεύγουσες. Ο λόγος αυτός διαρθρώνεται σε δέκα σκέλη τα οποία αφορούν, το πρώτο, σφάλματα κατά την εκτίμηση του παγκόσμιου χαρακτήρα της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, το δεύτερο, σφάλματα κατά την εκτίμηση των συμπεριφορών σχετικά με τη διμερή συμμαχία με τη Lufthansa, το τρίτο, σφάλματα κατά την εκτίμηση των ανταλλαγών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του Δεκεμβρίου 1999 στο πλαίσιο της συμμαχίας Star Cargo, το τέταρτο, σφάλματα κατά την εκτίμηση των συμπεριφορών σχετικά με τη συμμαχία WOW, το πέμπτο, σφάλματα όσον αφορά τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση των συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας, το έκτο, σφάλματα κατά την εκτίμηση συμφωνιών που έλαβαν χώρα σε τρίτες χώρες, το έβδομο, σφάλματα κατά την εκτίμηση των απόψεων άλλων αερομεταφορέων όσον αφορά τη συμπεριφορά των προσφευγουσών, το όγδοο, σφάλματα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση τοπικών και ανόμοιων γεγονότων που έλαβαν χώρα σε κάποιες χώρες, το ένατο, σφάλματα κατά την εκτίμηση της γνώσης που είχαν οι προσφεύγουσες σχετικά με τη συμπεριφορά των λοιπών εμπλεκομένων αερομεταφορέων και, το δέκατο, σφάλματα κατά τη συνολική εκτίμηση της δέσμης των ενδείξεων την οποία επικαλέστηκε η Επιτροπή.

261 Εν προκειμένω, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να εξετάσει, καταρχάς, το πρώτο, το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, στη συνέχεια το όγδοο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως και, τέλος, το πέμπτο, το έκτο, το έβδομο, το ένατο και το δέκατο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως.

α) Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά πλείονες παρανομίες κατά την τεκμηρίωση ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως παγκόσμιας εμβέλειας,

262 Στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή διέπραξε πλείονες παρανομίες κατά την τεκμηρίωση της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως παγκόσμιας εμβέλειας. Προβάλλουν τρεις αιτιάσεις προς στήριξη του σκέλους αυτού. Οι αιτιάσεις αυτές αντλούνται, η πρώτη, από παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως και εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, η

δεύτερη, από εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον ενιαίο χαρακτήρα της επίμαχης παραβάσεως, εκτός του «πυρήνα» ή της «συγκεκριμένης ομάδας» της επίδικης συμπράξεως, και, η τρίτη, από εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον διαρκή χαρακτήρα της παραβάσεως.

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως και εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως

263 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα καταλήγοντας στο συμπέρασμα, ότι οι πρακτικές που περιγράφονται στο σημείο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως έχουν παγκόσμια εμβέλεια.

264 Καταρχάς, το συμπέρασμα που διατυπώνεται στο άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με το οποίο οι επίμαχες πρακτικές εμπίπτουν σε παράβαση που έχει παγκόσμια εμβέλεια, δεν συνάδει με το γεγονός ότι η Επιτροπή δέχθηκε ότι ορισμένες χώρες δεν καλύπτονται από την εν λόγω παράβαση και, ως εκ τούτου, παρέβη το άρθρο 296 ΣΛΕΕ.

265 Περαιτέρω, το γεγονός και μόνον ότι ο επίναυλος καυσίμων και ο επίναυλος ασφαλείας αποτελούν συνήθη σκέλη της τιμής στον τομέα αερομεταφοράς εμπορευμάτων δεν σημαίνει ότι η επίμαχη συμπεριφορά επηρέασε τους επίναυλους αυτούς σε όλες, ανεξαιρέτως, τις χώρες. Η Επιτροπή δεν μπορεί να συναγάγει από συμπεριφορά η οποία επηρεάζει περιορισμένο αριθμό δρομολογίων την ύπαρξη παγκόσμιας συμπράξεως, χωρίς να διαθέτει ενδείξεις ως προς συμπεριφορές οι οποίες επηρεάζουν όλα τα άλλα δρομολόγια. Συναφώς, οι προσφεύγουσες επικρίνουν το συμπέρασμα που διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με το οποίο οι επίναυλοι αποτελούν μέτρα γενικής ισχύος που δεν αφορούν ειδικά συγκεκριμένο δρομολόγιο.

266 Τέλος, αντιθέτως προς ό,τι συνάγεται από την αιτιολογική σκέψη 890 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το γεγονός και μόνον ότι οι αερομεταφορείς μπόρεσαν να συνάψουν με άλλους αερομεταφορείς συμφωνίες στον τομέα της μεταφορικής ικανότητας, επεκτείνοντας το δίκτυό τους πέραν των δρομολογίων που εξυπηρετούν οι ίδιοι, δεν αποδεικνύει ότι έλαβαν μέρος σε παράνομες συμπεριφορές σε όλα τα δρομολόγια σε όλον τον κόσμο και, ιδίως, σε πολλές χώρες που δεν είναι κράτη μέλη.

267 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

268 Εν προκειμένω, πρώτον, παρατηρείται ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, στο διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δεν κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υφίσταται παράβαση παγκόσμιας εμβέλειας. Η αναφορά στον συντονισμό της συμπεριφοράς των εμπλεκομένων αερομεταφορέων «σχετικά με την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων […] σε όλον τον κόσμο», στην εισαγωγική παράγραφο του άρθρου 1 της αποφάσεως αυτής, αποτελεί απλώς διαπίστωση ορισμένων πραγματικών περιστατικών τα οποία η Επιτροπή, στις παραγράφους 1 έως 4 του ιδίου άρθρου, χαρακτήρισε ως παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν στα δρομολόγια για τα οποία έκρινε ότι εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της, κατά τις επίμαχες περιόδους, συγκεκριμένα τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 (παράγραφος 1), τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 (παράγραφος 2), τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 (παράγραφος 3), και τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 (παράγραφος 4).

269 Καθόσον το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν επιδέχεται αμφισβήτηση, το Γενικό Δικαστήριο προσθέτει απλώς ως εκ περισσού ότι η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως ενισχύει το συμπέρασμα αυτό. Συγκεκριμένα, η αιτιολογία αυτή παραπέμπει, αφενός, σε παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν των οποίων η γεωγραφική έκταση περιορίζεται σε συγκεκριμένους τύπους δρομολογίων (αιτιολογικές σκέψεις 1146 και 1187) και, αφετέρου, σε «παγκόσμια σύμπραξη» (αιτιολογικές σκέψεις 74, 112, 832 και 1300), «παγκόσμιου χαρακτήρα» (αιτιολογική σκέψη 887) ή «η οποία είχε τεθεί σε εφαρμογή σε όλο τον κόσμο» (αιτιολογική σκέψη 1046).

270 Είναι αληθές ότι η αιτιολογική σκέψη 1210 της προσβαλλομένης αποφάσεως παρεκκλίνει από τον κανόνα καθόσον αναφέρεται στη «γεωγραφική έκταση της παραβάσεως [η οποία] ήταν παγκόσμια». Διαπιστώνεται, ωστόσο, ότι το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται αυτή η μεμονωμένη αναφορά σε παγκόσμια παράβαση επιβεβαιώνει ότι πρόκειται απλώς για τυπογραφικό σφάλμα και πρέπει να ερμηνευθεί ότι «η γεωγραφική έκταση της [επίδικης] συμπράξεως ήταν παγκόσμια». Πράγματι, η εν λόγω αναφορά ακολουθείται από τις εξής φράσεις:

«Για τον καθορισμό της σοβαρότητας της παραβάσεως, τούτο σημαίνει ότι η [επίδικη] σύμπραξη κάλυπτε το σύνολο του ΕΟΧ και την Ελβετία. Τούτο περιλαμβάνει τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων […] στα δρομολόγια και στις δύο κατευθύνσεις μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός του ΕΟΧ, μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων εκτός του ΕΟΧ, μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων εντός της Ένωσης και αερολιμένων ευρισκόμενων στην Ελβετία και μεταξύ αερολιμένων ευρισκόμενων στο έδαφος συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία ΕΟΧ, τα οποία δεν είναι κράτη μέλη και αερολιμένων ευρισκόμενων σε τρίτες χώρες.»

271 Συνεπώς, η διαπίστωση ότι υπήρχε συντονισμός των τιμών για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε όλον τον κόσμο όχι μόνο δεν αντιφάσκει προς την αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως, αλλά αντικατοπτρίζει τη θέση που εξέφρασε η Επιτροπή, σε ολόκληρη την προσβαλλομένη απόφαση, σχετικά με τη γεωγραφική έκταση της επίδικης συμπράξεως.

272 Τα επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν μπορούν να αναιρέσουν το συμπέρασμα αυτό.

273 Αφενός, στο μέτρο που οι προσφεύγουσες, για να συναγάγουν ότι ορισμένες χώρες δεν καλύπτονται από την ενιαία και διαρκή παράβαση, δεν στηρίζονται στο περιεχόμενο της προσβαλλομένης αποφάσεως αλλά στις διαφορές που διαπιστώθηκαν μεταξύ της αποφάσεως αυτής και της εκθέσεως αιτιάσεων, υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή δεν υποχρεούται να εξηγεί τις ενδεχόμενες διαφορές μεταξύ των οριστικών και των προσωρινών εκτιμήσεών της που περιέχονται στην έκθεση αιτιάσεων (απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2014, InnoLux κατά Επιτροπής, T-91/11, EU:T:2014:92 σκέψη 96). Υπό τις συνθήκες αυτές, η σιωπή της Επιτροπής, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ως προς τις διαφορές αυτές δεν μπορεί να ερμηνευθεί ότι εγκατέλειψε, σιωπηρώς, τον χαρακτηρισμό της επίδικης συμπράξεως ως παγκόσμιας. Όσον αφορά το γεγονός ότι ορισμένες χώρες δεν μνημονεύονται ούτε στην έκθεση αιτιάσεων ούτε στην προσβαλλόμενη απόφαση, τούτο δεν είναι αντίθετο προς τη διαπίστωση, στο αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, του παγκόσμιου χαρακτήρα της επίδικης συμπράξεως. Συγκεκριμένα, εφόσον η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση αναφέρθηκε στον παγκόσμιο χαρακτήρα της επίδικης συμπράξεως, μπορούσε να μη μνημονεύσει ρητά κάθε σχετική χώρα, χωρίς η παράλειψη αυτή να θίγει την κατανόηση της αιτιολογίας της εν λόγω αποφάσεως.

274 Αφετέρου, οι προσφεύγουσες επικαλούνται την αιτιολογική σκέψη 1375 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην οποία η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι καταθέσεις ενός άλλου εμπλεκόμενου αερομεταφορέα στο πλαίσιο της διαδικασίας επιείκειας στερούνταν σημαντικής πρόσθετης αποδεικτικής αξίας, για τον λόγο ότι αφορούσαν γεγονότα που έλαβαν χώρα στο Ντουμπάι (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα) και δεν αποτελούν μέρος της υπό κρίση αποφάσεως.

275 Οι επίμαχες εκτιμήσεις περιλαμβάνονται στο σημείο 8.6 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το οποίο αφορά την εφαρμογή της διαδικασίας επιείκειας, και αποτελούν τη βάση για τον καθορισμό του ποσοστού μειώσεως του βασικού ποσού του προστίμου το οποίο, κατά την Επιτροπή, έπρεπε να χορηγηθεί σε εμπλεκόμενο αερομεταφορέα.

276 Ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι εκτιμήσεις αυτές έχουν όντως την έννοια, όπως θεωρούν οι προσφεύγουσες, ότι καταλήγουν στο συμπέρασμα πως οι συμπεριφορές που έλαβαν χώρα στο Ντουμπάι και μνημονεύονται στην έκθεση αιτιάσεων δεν εμπίπτουν στην επίδικη σύμπραξη, τούτο δεν είναι, αυτό καθεαυτό, αντιφατικό προς τη διαπίστωση ότι η σύμπραξη ήταν παγκόσμιας εμβέλειας.

277 Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σημείωσε ότι οι επίναυλοι ήταν «μέτρα γενικής εφαρμογής», τα οποία «εφαρμόζονταν σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο», και ότι το ίδιο ίσχυε και για την άρνηση καταβολής προμήθειας, η οποία είχε επίσης «γενικό χαρακτήρα». Διευκρίνισε ότι οι επίναυλοι εφαρμόζονταν στο πλαίσιο ενός συστήματος πολλαπλών επιπέδων, κεντρικού και τοπικού, το οποίο περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 107, 1046 και 1300 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Υπό τις προϋποθέσεις αυτές, όμως, η εξαίρεση από το πεδίο της επίδικης συμπράξεως συμπεριφοράς που εφαρμόστηκε σε τοπικό επίπεδο δεν αντιφάσκει προς τον παγκόσμιο χαρακτήρα της.

278 Κατόπιν των προεκτεθέντων, δεν υπάρχει παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως λόγω δήθεν εσωτερικών αντιφάσεων της προσβαλλομένης αποφάσεως.

279 Δεύτερον, όσον αφορά τη γενική εφαρμογή των επιναύλων και της άρνησης καταβολής προμήθειας, παρατηρείται ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκανε λόγο για πολλά αποδεικτικά στοιχεία που μνημονεύονται, ως προς τα οποία οι προσφεύγουσες, με το υπό κρίση σκέλος, δεν εξηγούν τους λόγους για τους οποίους τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία έχουν ανεπαρκή αποδεικτική αξία.

280 Όμως, τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία, πολλά από τα οποία παρατίθενται ως παραδείγματα στην υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τεκμηριώνουν επαρκώς το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με τη γενική εφαρμογή των επίναυλων, «σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο». Συγκεκριμένα, όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, επισημαίνεται ιδίως ότι, στην αιτιολογική σκέψη 140 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται αναφορά σε εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Swiss, στο οποίο σημειώνεται ότι η AF «θα χρεώσει, σε παγκόσμιο επίπεδο, [επίναυλο καυσίμων] ποσού 0,10 ευρώ/0,10 USD ανά χιλιόγραμμο», ότι η KLM «θα πράξει ακριβώς το ίδιο» και ότι η Lufthansa «κινείται στην ίδια κατεύθυνση, αλλά δεν έχει ακόμη επιβεβαιώσει προς το παρόν το σημείο αυτό». Επίσης, στην αιτιολογική σκέψη 162 της αποφάσεως αυτής, γίνεται λόγος για ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μεταξύ της Lufthansa και της Japan Airlines της 27ης Σεπτεμβρίου 2000, στα οποία σημειώνεται ότι η Lufthansa Cargo σκοπεύει να επιβάλει ορισμένο ποσό για επίναυλο καυσίμων «σε παγκόσμιο επίπεδο», ενώ, στην αιτιολογική

σκέψη 210 της αποφάσεως αυτής, γίνεται παραπομπή στη δήλωση επιείκειας της Martinair, σύμφωνα με την οποία η Martinair είχε ανταλλαγές με πλείονες αερομεταφορείς σχετικά με την εφαρμογή επίναυλου καυσίμων σε παγκόσμιο επίπεδο.

281 Ομοίως, στην υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται λόγος για ανακοινώσεις περί αυξήσεως ή μειώσεως του επίναυλου καυσίμων ή του επίναυλου ασφαλείας, οι οποίες «παρέπεμπαν σε εφαρμογή των επίναυλων αυτών σε παγκόσμιο επίπεδο που δεν περιοριζόταν σε συγκεκριμένο δρομολόγιο».

282 Όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας, επισημαίνεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 608 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή ανέφερε μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο οποίο η British Airways παρέχει επεξηγήσεις στη Lufthansa η οποία επιθυμεί να εισαγάγει «έκτακτα τέλη εξυπηρέτησης» σε ολόκληρο τον κόσμο. Επίσης, στην αιτιολογική σκέψη 666 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή κάνει αναφορά στη σύνοψη συνάντησης της 30ής Μαρτίου 2004, της εκτελεστικής επιτροπής της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR στο Χονγκ Κονγκ. Από τη σύνοψη αυτή προκύπτει ότι το ποσό του επίναυλου ασφαλείας στα δρομολόγια με αναχώρηση από το Χονγκ Κονγκ στηριζόταν «στο παγκόσμιο σημείο αναφοράς».

283 Όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας, είναι αληθές ότι η Επιτροπή, στην υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν παρέθεσε συγκεκριμένο παράδειγμα στα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία τείνουν να επιβεβαιώσουν τη γενική εφαρμογή της «σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο».

284 Ωστόσο, αφενός, διαπιστώνεται ότι, στο μέτρο που οι επίναυλοι ήταν μέτρα γενικής εφαρμογής «σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο», ήταν πιθανόν και η άρνηση καταβολής προμήθειας να ήταν μέτρο γενικής εφαρμογής. Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 879 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δέχτηκε ότι η άρνηση καταβολής προμήθειας και τα δύο άλλα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως ήταν συμπληρωματικά καθόσον η άρνηση καταβολής προμήθειας «επέτρεψε να εξαιρεθούν οι επίναυλοι από τον συνδεόμενο με τη διαπραγμάτευση προμήθειας (στην πραγματικότητα εκπτώσεων επί των επίναυλων) με τους πελάτες ανταγωνισμό».

285 Αφετέρου, υπογραμμίζεται ότι η Επιτροπή, σε άλλο σημείο εκτός από την υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κάνει λόγο για αποδεικτικά στοιχεία τα οποία τείνουν να επιβεβαιώσουν την εφαρμογή της άρνησης καταβολής προμήθειας «σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο». Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 679 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκανε λόγο για μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας σχετικά με την άρνηση καταβολής προμήθειας, στο οποίο ο επικεφαλής υπεύθυνος για τις αεροπορικές μεταφορές εμπορευμάτων της Swiss ζήτησε από τους περιφερειακούς διευθυντές του «να συμμετέχουν στα τοπικά BAR κάθε φορά που αυτό [ήταν] σκόπιμο». Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 683 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναφέρει εσωτερικό σημείωμα που απευθύνεται στους διευθυντές πωλήσεων μεταφορών εμπορευμάτων της CPA, στο οποίο σημειώνεται ότι «καθόσον το επιτρέπουν οι συνθήκες σε τοπικό επίπεδο, η C[PA] θα πρέπει να υιοθετήσει κοινή προσέγγιση και απάντηση στο ζήτημα [αιτημάτων σχετικά με προμήθειες επί των επίναυλων]» και «επομένως θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο να απορρίπτεται κάθε τέτοιο αίτημα ή τέτοια αξίωση καταβολής προμήθειας, καθώς και οποιαδήποτε άλλη σχετική ενέργεια την οποία μπορεί να συντονίζουν οι τοπικοί [αερομεταφορείς] που είναι συνεργάτες σας».

286 Εξάλλου, η Επιτροπή προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι ένας τέτοιος συντονισμός υφίστατο σε πολλές χώρες στον κόσμο, μεταξύ των οποίων στο Χονγκ Κονγκ (αιτιολογική σκέψη 503 της προσβαλλομένης αποφάσεως), στην Ελβετία (αιτιολογική σκέψη 692 της αποφάσεως αυτής), στην Ιταλία (αιτιολογικές σκέψεις 694 έως 698 της εν λόγω αποφάσεως), στη Γαλλία (αιτιολογική σκέψη 699 της εν λόγω αποφάσεως), στην Ισπανία (αιτιολογική σκέψη 700 της ιδίας αποφάσεως), στην Ινδία (αιτιολογική σκέψη 701 της επίμαχης αποφάσεως) και στις Ηνωμένες Πολιτείες (αιτιολογική σκέψη 702 της επίμαχης αποφάσεως).

287 Όσον αφορά τον ισχυρισμό των προσφευγουσών ότι η Επιτροπή κατέληξε σε συμπέρασμα με βάση αναπόδεικτες παραδοχές επειδή η διαπίστωση που παρατίθεται στη σκέψη 277 ανωτέρω είναι γενικού χαρακτήρα, ο ισχυρισμός αυτός στηρίζεται στο ότι υπάρχουν τοπικές συμπεριφορές που εξαρτώνται από τοπικές κανονιστικές ρυθμίσεις. Σημειώνεται, όμως, πράγμα στο οποίο συμφωνούν και οι προσφεύγουσες εξάλλου, ότι η Επιτροπή διευκρίνισε, στην υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η εφαρμογή των επίναυλων εντασσόταν στο πλαίσιο ενός πολυεπίπεδου συστήματος και ότι ο συντελεστής των επίναυλων μπορούσε να ποικίλλει και ότι αποτελούσε αντικείμενο χωριστών συζητήσεων «λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών ή των ρυθμίσεων στις τοπικές αγορές». Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν διαπίστωσε, αντιθέτως προς ό,τι αφήνουν να εννοηθεί οι προσφεύγουσες, ότι οι συντελεστές των επίναυλων εφαρμόζονταν ομοιόμορφα στο σύνολο των δρομολογίων σε όλον τον κόσμο.

288 Επιπλέον, όσον αφορά την προβαλλόμενη έλλειψη οποιουδήποτε συνδέσμου μεταξύ των εν λόγω τοπικών συμπεριφορών και μιας συμπράξεως ευρύτερου περιεχομένου, σημειώνεται ότι οι προσφεύγουσες την παρερμηνεύουν. Στην αιτιολογική σκέψη 832 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή ανέφερε ότι η επίδικη σύμπραξη «λειτουργούσε σε παγκόσμια βάση». Η Επιτροπή εξήγησε ότι η επίδικη σύμπραξη στηριζόταν σε ένα πολύπλοκο δίκτυο επαφών, κυρίως διμερών, οι οποίες ελάμβαναν χώρα σε πολλά μέρη στον κόσμο και σε διαφορετικά επίπεδα εντός των οικείων επιχειρήσεων (αιτιολογικές σκέψεις 109 και 1300 της εν λόγω αποφάσεως). Κατά την Επιτροπή, οι «διακανονισμοί της [επίδικης] συμπράξεως οργανώνονταν, σε πολλές περιπτώσεις, σε κεντρικό επίπεδο» και εφαρμόζονταν κατά τόπους από το τοπικό προσωπικό (αιτιολογική σκέψη 1046 της εν λόγω αποφάσεως). Κατά την Επιτροπή, επιτρεπόταν στο τοπικό προσωπικό να προσαρμόσει, με βάση τις τοπικές συνθήκες, τα μέτρα γενικής εφαρμογής «σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο», συγκεκριμένα τους επίναυλους και την άρνηση καταβολής προμήθειας (αιτιολογικές σκέψεις 876, 889 και 890 και υποσημείωση αριθ. 1323 της εν λόγω αποφάσεως).

289 Αφενός, το τοπικό προσωπικό λάμβανε οδηγίες από τη διοίκησή του σχετικά με την εφαρμογή των επίναυλων και της υπέβαλλε εκθέσεις (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 171, 226, 233, 284, 381, 584 και 594). Εξάλλου, υποχρεούτο λόγω των αποφάσεων που είχαν ληφθεί σε διοικητικό επίπεδο. Επομένως, στην αιτιολογική σκέψη 295 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται λόγος για εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο οποίο ένας υπάλληλος της Qantas επισήμανε ότι σχεδόν όλοι οι αερομεταφορείς στο Χονγκ Κονγκ εξέφρασαν την πρόθεση τους να ακολουθήσουν τη CPA, αλλά ότι η Qantas και πολλοί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων οι προσφεύγουσες, γνωστοποίησαν ότι έπρεπε να ζητήσουν οδηγίες από την κεντρική τους διοίκηση πριν πράξουν το ίδιο. Στην αιτιολογική σκέψη 237 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται αναφορά στα πρακτικά της συνάντησης της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR της 23ης Ιανουαρίου 2003 στη Σιγκαπούρη, στα οποία σημειώνεται ότι «οι αερομεταφορείς μέλη σχολίασαν την αύξηση του δείκτη του καυσίμου, πλην όμως δεν είχαν λάβει από τη διοίκηση τους οδηγίες για την αύξηση του [επίναυλου καυσίμου]». Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 414 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται αναφορά σε μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του τοπικού διαχειριστή της CPA στο Βέλγιο, από το οποίο προκύπτει ότι η SAC «επιβεβαίωσε αρχικά ότι [και αυτή θα προχωρούσε σε αύξηση του επίναυλου

καυσίμων, την 1η Οκτωβρίου 2004], αλλά [ότι], στη συνέχεια, η κεντρική της διοίκηση της υπενθύμισε ότι θα έπρεπε να επιλέξει την 4η Οκτωβρίου [2004]», ημερομηνία η οποία ήταν αντικείμενο πολλών προηγούμενων επαφών σε επίπεδο διοικήσεων (αιτιολογικές σκέψεις 406, 410 και 411).

290 Αφετέρου, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι ο συντονισμός σε τοπικό επίπεδο συχνά ακολουθούσε αμέσως μετά τις αναγγελίες που είχαν πραγματοποιηθεί σε επίπεδο διοικήσεων. Ενδεικτικώς, μετά από την ανακοίνωση της Lufthansa σχετικά με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων στις 28 Δεκεμβρίου 1999 (αιτιολογική σκέψη 138), το ζήτημα συζητήθηκε στο Χονγκ Κονγκ στις 10, 13 και 19 Ιανουαρίου 2000 (αιτιολογικές σκέψεις 147 έως 149) και στην Ινδία τον ίδιο μήνα (αιτιολογικές σκέψεις 151 και 152). Το ίδιο ισχύει και για την ανακοίνωση της Lufthansa της 17ης Φεβρουαρίου 2003 (αιτιολογική σκέψη 274), και εν συνεχεία, αυθημερόν, τις επαφές στον Καναδά (αιτιολογική σκέψη 291) και στην Ταϊλάνδη (αιτιολογική σκέψη 298), καθώς και την επομένη στη Σιγκαπούρη (αιτιολογική σκέψη 296). Αυτό συμβαίνει επίσης και για την ανακοίνωση της Lufthansa της 21ης Σεπτεμβρίου 2004 (αιτιολογικές σκέψεις 409 έως 411), ακολουθούμενη αυθημερόν από επαφές στο Χονγκ Κονγκ (αιτιολογική σκέψη 431) και στην Ελβετία στις 23 και 24 Σεπτεμβρίου 2004 (αιτιολογικές σκέψεις 426 και 427).

291 Οι προσφεύγουσες απαντούν παραπέμποντας στην επιχειρηματολογία που ανέπτυξαν εξάλλου με τον υπό κρίση λόγο ακυρώσεως, με την οποία αμφισβητούν τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Συναφώς, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η διαπίστωση περί της υπάρξεως ενιαίας παραβάσεως και της εκτάσεώς της διακρίνεται από το ζήτημα αν η ευθύνη για την παράβαση αυτή καταλογίζεται, εν όλω ή εν μέρει, σε επιχείρηση. Συνεπώς, στον βαθμό που οι προσφεύγουσες δεν εξήγησαν για ποιους λόγους το γεγονός ότι δεν καταδείχθηκε ότι έλαβαν μέρος στην ενιαία παράβαση φαίνεται να αποδεικνύει επίσης ότι η διαπίστωση περί οργανώσεως σε πλείονα επίπεδα εντός της επίδικης συμπράξεως είναι εσφαλμένη, η παραπομπή στην επιχειρηματολογία αυτή πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής.

292 Τρίτον, όσον αφορά τη διαπίστωση, στην αιτιολογική σκέψη 890 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι αερομεταφορείς είχαν τη δυνατότητα να συνάπτουν συμφωνίες περί χωρητικότητας, αρκεί η επισήμανση ότι η διαπίστωση αυτή δεν έχει το περιεχόμενο που της αποδίδουν οι προσφεύγουσες. Τόσο από το γράμμα αυτής της αιτιολογικής σκέψης όσο και από τον σκοπό της καθώς και από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται προκύπτει ότι η εν λόγω αιτιολογική σκέψη δεν αφορά την ευθύνη των διαφόρων εμπλεκόμενων αερομεταφορέων για την ενιαία και διαρκή παράβαση, αλλά την ύπαρξη της παραβάσεως αυτής, την οποία οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους. Συγκεκριμένα, στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη γίνεται ρητά αναφορά στην «ύπαρξη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως». Στις αιτιολογικές σκέψεις 112, 885 έως 887 της εν λόγω αποφάσεως επισημαίνεται ότι, προκειμένου η Επιτροπή να αποδείξει την ύπαρξη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως ή σύμπραξης σε παγκόσμιο επίπεδο, έπρεπε να αποδείξει ότι οι επαφές που έλαβαν χώρα σε τρίτες χώρες ή οι επαφές που αφορούσαν δρομολόγια τα οποία οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς δεν εξυπηρετούσαν και δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν απευθείας ήταν λυσιτελείς.

293 Εν πάση περιπτώσει, η αιτίαση των προσφευγουσών δεν μπορεί παρά να απορριφθεί στο μέτρο που στηρίζεται αποκλειστικά στο γεγονός ότι ορισμένες αρχές ανταγωνισμού τρίτων χωρών δεν διαπίστωσαν ότι οι προσφεύγουσες είχαν τη δυνατότητα να συνάψουν συμφωνίες περί χωρητικότητας στα δρομολόγια προς τις αντίστοιχες χώρες τους. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, όταν επιβάλλει κυρώσεις για την παράνομη συμπεριφορά μιας επιχειρήσεως, ακόμη και αν η συμπεριφορά αυτή ανάγεται σε σύμπραξη διεθνούς χαρακτήρα, σκοπό έχει να διαφυλάξει τον ελεύθερο ανταγωνισμό εντός της εσωτερικής αγοράς. Πάντως, με την ιδιαιτερότητα του εννόμου

αγαθού το οποίο προστατεύεται στο επίπεδο της Ένωσης, οι εκτιμήσεις στις οποίες η Επιτροπή προβαίνει, βάσει των αρμοδιοτήτων της στον σχετικό τομέα, μπορούν να αποκλίνουν σημαντικά από εκείνες στις οποίες προβαίνουν αρχές τρίτων κρατών (αποφάσεις της 29ης Ιουνίου 2006, Showa Denko κατά Επιτροπής, C-289/04 P, EU:C:2006:431, σκέψη 55, και της 2ας Φεβρουαρίου 2012, Dow Chemical κατά Επιτροπής, T-77/08, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2012:47, σκέψη 102). Εξάλλου, δεν υφίσταται αρχή ούτε σύμβαση δημοσίου διεθνούς δικαίου δυνάμει των οποίων θα μπορούσε να υποχρεωθεί η Επιτροπή, κατά τον καταλογισμό παραβατικής συμπεριφοράς κατ' εφαρμογήν του δικαίου του ανταγωνισμού της Ένωσης, να λάβει υπόψη τις εκτιμήσεις των αρμοδίων αρχών τρίτου κράτους στον τομέα του δικαίου του ανταγωνισμού (απόφαση της 2ας Φεβρουαρίου 2012, Dow Chemical κατά Επιτροπής, T-77/08, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2012:47, σκέψη 102).

294 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον ενιαίο χαρακτήρα της παραβάσεως

295 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι έξι παράγοντες που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 872 έως 884 της προσβαλλομένης αποφάσεως (συγκεκριμένα, ο ενιαίος αντίθετος προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπός, το ενιαίο προϊόν ή η ενιαία υπηρεσία, οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, η ενιαία φύση της παραβάσεως, τα στοιχεία που συζητήθηκαν παράλληλα και η εμπλοκή στα στοιχεία της παραβάσεως) δεν αρκούν για να αποδειχθεί η ύπαρξη συνδέσμου μεταξύ όλων των συμπεριφορών που απαριθμούνται στο σημείο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως, πέραν του «πυρήνα» ή της «συγκεκριμένης ομάδας» της επίδικης συμπράξεως.

296 Υπενθυμίζεται ότι προβλεπόμενη στο άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ καταρχήν απαγόρευση μπορεί να προκύπτει όχι μόνον από μεμονωμένη πράξη, αλλά και από σειρά πράξεων ή ακόμη και από συνεχιζόμενη συμπεριφορά, έστω και αν ένα ή περισσότερα στοιχεία αυτής της σειράς πράξεων ή της συνεχιζόμενης συμπεριφοράς θα μπορούσαν επίσης να αποτελέσουν, εξεταζόμενα αφ' εαυτών και μεμονωμένα, παράβαση της εν λόγω διατάξεως. Έτσι, όταν οι διάφορες πράξεις εντάσσονται σε ένα «συνολικό σχέδιο», λόγω του ότι επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό, ήτοι τη νόθευση του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς, η Επιτροπή δικαιούται να καταλογίσει την ευθύνη για τις πράξεις αυτές αναλόγως της συμμετοχής στην παράβαση, η οποία λαμβάνεται υπόψη στο σύνολό της (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, σκέψη 41 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

297 Στο πλαίσιο της εκτιμήσεως του ενιαίου χαρακτήρα της παραβάσεως, το γεγονός ότι οι διάφορες ενέργειες των επιχειρήσεων εντάσσονται σε ένα «συνολικό σχέδιο», λόγω του ότι επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό, ήτοι τη νόθευση του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της κοινής αγοράς, έχει καθοριστική σημασία. Στο πλαίσιο της εκτιμήσεως αυτής, το γεγονός ότι εμπλέκονται, τουλάχιστον εν μέρει, οι ίδιες επιχειρήσεις (πρβλ. απόφαση της 13ης Σεπτεμβρίου 2013, Total Raffinage Marketing κατά Επιτροπής, T-566/08, EU:T:2013:423, σκέψεις 265 και 266 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), καθώς και οι διάφορες ουσιαστικές, γεωγραφικές και χρονικές αλληλεπικαλύψεις των επίμαχων πράξεων και συμπεριφορών μπορούν να ασκήσουν επιρροή.

298 Τούτο ισχύει ιδίως όσον αφορά κοινά προϊόντα και υπηρεσίες, το αν χρησιμοποιήθηκαν οι ίδιες μέθοδοι για την εφαρμογή τους, τη ταυτότητα των φυσικών προσώπων που εμπλέκονται για λογαριασμό των επιχειρήσεων και τη ταυτότητα του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής των επίμαχων πρακτικών (απόφαση της 17ης Μαΐου 2013, Trelleborg Industrie και Trelleborg κατά Επιτροπής, T-147/09 και T-148/09, EU:T:2013:259, σκέψη 60).

299 Κατά τη νομολογία, τα στοιχεία αυτά πρέπει να εκτιμηθούν στο σύνολό τους (απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Masco κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-378/10, EU:T:2013:469, σκέψη 58).

300 Εν προκειμένω, στις αιτιολογικές σκέψεις 872 έως 883 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έλαβε υπόψη έξι παράγοντες για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι επίμαχες συμπεριφορές συνιστούσαν ενιαία παράβαση. Πρόκειται, πρώτον, για την ύπαρξη ενιαίου αντίθετου προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπού (αιτιολογικές σκέψεις 872 έως 876), δεύτερον, για το γεγονός ότι οι συμπεριφορές αυτές αφορούσαν την ίδια υπηρεσία (αιτιολογική σκέψη 877), τρίτον, για την ταυτότητα των εμπλεκομένων στις διάφορες επίμαχες ενέργειες επιχειρήσεων (αιτιολογική σκέψη 878), τέταρτον, για την ενιαία φύση της παραβάσεως (αιτιολογική σκέψη 879), πέμπτον, για το γεγονός ότι οι συζητήσεις στις οποίες μετείχαν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς πραγματοποιούνταν παράλληλα (αιτιολογική σκέψη 880) και, έκτον, για την εμπλοκή της πλειονότητας των εμπλεκομένων αερομεταφορέων στα τρία σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως (αιτιολογικές σκέψεις 881 έως 883).

301 Στην αιτιολογική σκέψη 900 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προσέθεσε στους παράγοντες αυτούς το γεγονός ότι τα ίδια πρόσωπα είχαν εμπλακεί στις διάφορες επίμαχες ενέργειες.

302 Πρώτον, όσον αφορά την ύπαρξη ενιαίου αντίθετου προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπού, από την αιτιολογική σκέψη 872 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι ο εν λόγω σκοπός συνίστατο στο ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, «παρεμπόδιζαν τον ανταγωνισμό στον τομέα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων εντός του ΕΟΧ, συντονίζοντας τη συμπεριφορά τους για την τιμολόγηση της παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων καθόσον κατήργησαν τον ανταγωνισμό που αφορά την επιβολή, το ύψος και το χρονοδιάγραμμα των επίναυλων καυσίμων και ασφαλείας και την [άρνηση καταβολής προμήθειας]».

303 Στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν μόνον εν μέρει την εκτίμηση αυτή. Ισχυρίζονται ότι οι επαφές που πραγματοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες είχαν σκοπό απλώς να παράσχουν στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα να συμμορφωθούν προς τις τοπικές ρυθμίσεις. Επιπλέον, υποστηρίζουν ότι και άλλες συμπεριφορές αποκάλυψαν συζητήσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο θεμιτών συμφωνιών συνεργασίας, όπως της διμερούς συμμαχίας με τη Lufthansa, της συμμαχίας WOW ή της συμμαχίας Star Cargo.

304 Επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν στοιχεία προς στήριξη της αμφισβητήσεώς τους και περιορίζονται κατ' ουσίαν στο να παραπέμψουν, γενικώς, στην επιχειρηματολογία τους την οποία ανέπτυξαν σε άλλο σημείο στο πλαίσιο του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, με την οποία αμφισβητούν τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Η επιχειρηματολογία αυτή θα αναλυθεί στο πλαίσιο της εξετάσεως των λοιπών σκελών του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως.

305 Δεύτερον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι δεν υφίσταται παγκόσμια αγορά για όλες τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων, αλλά πλήθος σχετικών αγορών.

306 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, σκοπός του ορισμού της επίμαχης αγοράς είναι να εξακριβωθεί κατά πόσο μία συμφωνία μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και αν έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Η Επιτροπή έχει υποχρέωση καθορισμού της σχετικής αγοράς σε απόφαση που εκδίδεται κατ' εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ μόνον όταν, ελλείψει τέτοιου καθορισμού,

είναι αδύνατον να εξακριβωθεί αν η συγκεκριμένη συμφωνία, απόφαση ενώσεως επιχειρήσεων ή εναρμονισμένη πρακτική μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και αν έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρακώλυση, τον περιορισμό ή τη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά (βλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2014, InnoLux κατά Επιτροπής, T-91/11, EU:T:2014:92, σκέψη 129 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

307 Εν προκειμένω, όμως, οι προσφεύγουσες δεν ισχυρίζονται ότι ήταν αδύνατον να εξακριβωθεί κατά πόσον η ενιαία και διαρκής παράβαση είχε ως αντικείμενο τον περιορισμό ή τη νόθευση των όρων του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά ούτε αν μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

308 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ήταν απαραίτητο να καθοριστεί η σχετική αγορά προκειμένου να εξακριβωθεί αν η ενιαία και διαρκής παράβαση μπορούσε να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Επομένως, ορθώς, στην αιτιολογική σκέψη 74 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν είχε υποχρέωση να καθορίσει την αγορά αυτή και, επομένως, δεν το έπραξε.

309 Επίσης, ορθώς, στην αιτιολογική σκέψη 877 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή, παρά ταύτα έκρινε ότι οι «διακανονισμοί αφορ[ούσαν] την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων και την τιμολόγησή τους» και έκανε αναφορά σε «ενιαίο προϊόν/υπηρεσία»

310 Σε περίπτωση παραβάσεων στο πλαίσιο του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, όπως η επίμαχη εν προκειμένω, πράγματι οι συμφωνίες και οι δραστηριότητες της συμπράξεως καθορίζουν τις σχετικές αγορές (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2014, InnoLux κατά Επιτροπής, T-91/11, EU:T:2014:92, σκέψη 131 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

311 Όπως, όμως, αναφέρθηκε στις σκέψεις 205 και 288 ανωτέρω, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι επίναυλοι ήταν μέτρα γενικής εφαρμογής τα οποία εφαρμόζονταν «σε όλα τα δρομολόγια σε παγκόσμιο επίπεδο» και ότι η άρνηση καταβολής προμήθειας «είχε επίσης γενικό χαρακτήρα».

312 Επομένως, τα ίδια τα εμπλεκόμενα στην επίδικη σύμπραξη μέλη καθόρισαν τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που αποτελούσαν το αντικείμενο των συζητήσεών τους και των εναρμονισμένων πρακτικών περιλαμβάνοντας στις συζητήσεις τους τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων, χωρίς να γίνεται διάκριση ανάλογα με τον τόπο αναχώρησης ή προέλευσης, παρά μόνον για να προχωρήσουν σε προσαρμογές βάσει των τοπικών συνθηκών (υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

313 Επομένως, η Επιτροπή εδικαιούτο να χαρακτηρίσει ως «ενιαία υπηρεσία» την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, όπως τις περιέγραψε στις αιτιολογικές σκέψεις 14 έως 18 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

314 Τρίτον, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, πέραν των επαφών που πραγματοποιήθηκαν εντός της «συγκεκριμένης ομάδας» της συμπράξεως, οι περισσότερες από τις επίμαχες συμπεριφορές αφορούσαν πολύ διαφορετικές επιχειρήσεις. Οι προσφεύγουσες αναφέρουν ως παράδειγμα τις επαφές που πραγματοποιήθηκαν στο Χονγκ Κονγκ και μνημονεύονται στην προσβαλλόμενη απόφαση, στις οποίες ενεπλάκησαν πενήντα επιχειρήσεις, αλλά καταλογίστηκε ευθύνη για την ενιαία και διαρκή παράβαση μόνον σε δεκατέσσερις από αυτές.

315 Συναφώς, από την αιτιολογική σκέψη 878 καθώς και από τις αιτιολογικές σκέψεις 881 έως 883 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή διαπίστωσε ότι υπήρχε σημαντική αλληλεπικάλυψη των επιχειρήσεων που μετείχαν στα διάφορα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Συγκεκριμένα, αφενός, όλοι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μετείχαν στο σχετικό με τον επίναυλο καυσίμων σκέλος και, αφετέρου, όλοι σχεδόν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς μετείχαν στα δύο άλλα σκέλη.

316 Το παράδειγμα των επαφών που πραγματοποιήθηκαν στο Χονγκ Κονγκ δεν μπορεί να ανατρέψει τη διαπίστωση αυτή, στο μέτρο που η μη συμμετοχή ορισμένων εμπλεκομένων αερομεταφορέων σε αυτές δεν είναι αντιφατική προς τη στοιχειοθέτηση της συμμετοχής τους στα τρία σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως ή σε πολλά από αυτά. Όσον αφορά το επιχείρημα ότι ο αριθμός των αερομεταφορέων που εμπλέκονται στις εν λόγω επαφές –πέραν των εμπλεκομένων αερομεταφορέων– καταδεικνύει την ποικιλομορφία των συμμετεχόντων στις επίδικες ενέργειες, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που παρατίθεται στις σκέψεις 297 και 298 ανωτέρω, η ταυτότητα των εμπλεκόμενων στις διάφορες επίδικες ενέργειες επιχειρήσεων δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό τους ως ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, αλλά αποτελεί απλώς και μόνον μία από τις ενδείξεις τις οποίες η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη στο πλαίσιο της εκτίμησης του ζητήματος αν πρόκειται για συνολικό σχέδιο (βλ. απόφαση της 16ης Σεπτεμβρίου 2013, Masco κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-378/10, EU:T:2013:469, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επιπλέον, σημειώνεται, όπως παρατήρησε και η Επιτροπή, ότι το επιχείρημα αυτό δεν αποκλείει οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς με τις ενέργειες τους θέλησαν να θέσουν σε εφαρμογή, σε τοπικό επίπεδο, τις αποφάσεις που λαμβάνονταν στο διοικητικό επίπεδο στο πλαίσιο του πολυεπίπεδου συστήματος που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 107, 1046 και 1300 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

317 Τέταρτον, οι προσφεύγουσες προσάπτουν κατ' ουσίαν στην Επιτροπή ότι, όσον αφορά τη φύση της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, αγνόησε τις ιδιαιτερότητες των συντονισμών που ήταν αναγκαίοι σύμφωνα με το τοπικό κανονιστικό πλαίσιο ή εντάσσονταν στο πλαίσιο θεμιτών συμμαχιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, οι προσφεύγουσες απλώς επαναλαμβάνουν τα επιχειρήματα που ήδη προέβαλαν προς στήριξη της αιτιάσεώς τους που αφορούσε την ύπαρξη ενιαίου αντίθετου προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπού. Επομένως, πρέπει να απορριφθούν για τους ίδιους λόγους.

318 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν επιπλέον ότι η άρνηση καταβολής προμήθειας διακρίνεται από τα λοιπά σκέλη της ενιαίας παραβάσεως λόγω του ότι προέκυψε από δημόσια διαφωνία μεταξύ των αερομεταφορέων και των μεταφορέων σχετικά με την ερμηνεία τυποποιημένων ρητρών, σε αντίθεση με τον «μυστικό συντονισμό από μια μερίδα αερομεταφορέων ως προς τους [επίναυλους καυσίμων και ασφαλείας]».

319 Συναφώς, από τις αιτιολογικές σκέψεις 675 έως 702 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει βεβαίως ότι στο ζήτημα της υποχρεώσεως καταβολής προμήθειας επί των επιναύλων υπήρχε απόκλιση στη νομική ερμηνεία μεταξύ των αερομεταφορέων και των μεταφορέων. Η διαφωνία αυτή αφορούσε ιδίως την ερμηνεία ορισμένων τυποποιημένων ρητρών που υποτίθεται ότι καθιέρωναν υποχρέωση καταβολής προμήθειας. Ωστόσο, οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς δεν όρισαν απλώς κοινή στάση στο ζήτημα αυτό προκειμένου να την υποστηρίξουν με συντονισμένο τρόπο ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων ή να την προωθήσουν συλλογικά στις δημόσιες αρχές και στις λοιπές επαγγελματικές ενώσεις. Αντιθέτως, οι αερομεταφορείς ήρθαν σε συνεννόηση μέσω συμφωνιών –σε πολυμερές επίπεδο– προκειμένου να μη διαπραγματεύονται με τους μεταφορείς την καταβολή προμήθειας και να μην τους χορηγούν εκπτώσεις στους επίναυλους. Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 695 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή

αναφέρεται σε μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 19ης Μαΐου 2005, στο οποίο ένας περιφερειακός διαχειριστής της Swiss στην Ιταλία επισημαίνει ότι «όλοι [οι μετέχοντες σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε στις 12 Μαΐου 2005 είχαν] επιβεβαίωσαν τη βούλησή [τους] να μην αποδεχθούν αμοιβή επί του επίναυλου καυσίμου/επίναυλου ασφαλείας». Στην αιτιολογική σκέψη 696 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται αναφορά σε εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 14ης Ιουλίου 2005, στο οποίο η CPA επισημαίνει ότι «όλοι [οι μετέχοντες σε συνάντηση που πραγματοποιήθηκε την προηγουμένη] επιβεβαίωσαν εκ νέου τη σταθερή πρόθεσή τους να μη διαπραγματεύονται σχετικά με» την καταβολή προμήθειας. Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 700 της ιδίας αποφάσεως, η Επιτροπή επικαλέστηκε εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο οποία μία υπάλληλος της Cargolux πληροφόρησε την κεντρική διοίκησή της σχετικά με την πραγματοποίηση συνάντησης «με όλο[ους] τους [αερομεταφορείς] που δραστηριοποιούνταν στο αεροδρόμιο της [Βαρκελώνης]» και επισήμανε ότι, «η γενική άποψη είναι ότι δεν πρέπει να καταβάλουμε προμήθεια επί των επιναύλων».

320 Από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει επίσης ότι πολλοί αερομεταφορείς αντάλλαξαν μεταξύ τους πληροφορίες –σε διμερές επίπεδο– για να επιβεβαιώσουν μεταξύ τους τη θέση τους σχετικά με τη συνεχιζόμενη άρνηση καταβολής προμήθειας επί της οποίας είχαν συμφωνήσει προηγουμένως. Ενδεικτικά, στην αιτιολογική σκέψη 688 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή περιγράφει τηλεφωνική συνομιλία της 9ης Φεβρουαρίου 2006 κατά τη διάρκεια της οποίας η Lufthansa ρώτησε την AF αν η θέση της σχετικά με την άρνηση καταβολής προμήθειας παρέμενε αμετάβλητη.

321 Επομένως, το αντικείμενο της αρνήσεως καταβολής προμήθειας αποσπάται από τη δημόσια νομική διαφορά στην οποία αναφέρονται οι προσφεύγουσες. Όπως προκύπτει, όμως, από τις αιτιολογικές σκέψεις 874 και 899 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η άρνηση καταβολής προμήθειας μπορούσε να ενισχύσει τον συντονισμό επί των επιναύλων. Συγκεκριμένα, κατά την Επιτροπή, επρόκειτο για εναρμονισμένη άρνηση να χορηγηθούν στους μεταφορείς εκπτώσεις επί των επιναύλων, η οποία παρείχε στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς τη δυνατότητα «να ελέγξουν την αβεβαιότητα ως προς την τιμολόγηση, η οποία θα μπορούσε να δημιουργηθεί λόγω του ανταγωνισμού για την καταβολή προμήθειας [στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων με τους μεταφορείς]» (αιτιολογική σκέψη 874) και επομένως να εξαιρεθούν οι επίναυλοι από τον ανταγωνισμό (αιτιολογική σκέψη 879). Το επιχείρημα των προσφευγουσών το οποίο συνίσταται στο ότι ο δημόσιος χαρακτήρας της άρνησης καταβολής προμήθειας είναι αντίθετος με τον μυστικό χαρακτήρα του συντονισμού που αφορά τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας στερείται, συνεπώς, πραγματικής βάσης.

322 Πρέπει, επομένως, να απορριφθεί και το μέτρο οργανώσεως της διαδικασίας που ζήτησαν οι προσφεύγουσες στο πλαίσιο του υπομνήματος απαντήσεως το οποίο, προς στήριξη του υπό εξέταση επιχειρήματος, απέβλεπε στην κατάθεση των αιτήσεων επιείκειας στις οποίες στηρίζεται η περιγραφή στην προσβαλλόμενη απόφαση ενός υποτιθέμενου «σκληρού πυρήνα». Πράγματι, δεν είναι αναγκαίο να συμπληρωθούν τα πληροφοριακά στοιχεία που διαθέτει το Γενικό Δικαστήριο προκειμένου να απαντήσει στα επιχειρήματα των προσφευγουσών με τα οποία αμφισβητούν τον χαρακτηρισμό, στην προσβαλλόμενη απόφαση, της φύσεως της ενιαίας παραβάσεως (βλ. σκέψη 126 ανωτέρω).

323 Πέμπτον, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι δεν τις αφορούν τα παραδείγματα, τα οποία παραθέτει η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 880 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ως προς τα στοιχεία της παραβάσεως που συζητήθηκαν εκ παραλλήλου. Ο ισχυρισμός αυτός αφορά τη

συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση και όχι την ύπαρξη της παραβάσεως. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που εκτίθενται στη σκέψη 291 ανωτέρω, ο ισχυρισμός αυτός είναι αλυσιτελής στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως.

324 Έκτον, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η συμμετοχή των εμπλεκομένων αερομεταφορέων σε ένα ή περισσότερα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως δεν αποδεικνύει, αυτή καθεαυτήν, ότι τα σκέλη αυτά συνδέονται μεταξύ τους. Διαπιστώνεται ότι το επιχείρημα αυτό είναι αλυσιτελές, καθόσον η Επιτροπή δεν στήριξε τη διαπίστωση περί υπάρξεως ενιαίας παραβάσεως μόνο σε αυτό το γεγονός, αλλά σε ένα σύνολο ενδείξεων που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 300 ανωτέρω, των οποίων ο επαρκής χαρακτήρας δεν αμφισβητήθηκε βασίμως από τις προσφεύγουσες στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως.

325 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον διαρκή χαρακτήρα της παραβάσεως

326 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι δεν τεκμηρίωσε επαρκώς τον διαρκή χαρακτήρα της παραβάσεως. Τα μέλη της επίδικης συμπράξεως συμμετείχαν, επομένως, απλώς σε μεμονωμένες και σποραδικές συμπεριφορές που είχαν τοπική ή περιφερειακή διάσταση.

327 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

328 Διαπιστώνεται ότι οι προσφεύγουσες, στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως, επαναλαμβάνουν απλώς την επιχειρηματολογία τους σχετικά με τη γεωγραφική έκταση της επίδικης συμπράξεως η οποία εξετάστηκε ήδη και απορρίφθηκε στο πλαίσιο της πρώτης αιτιάσεως του υπό κρίση σκέλους. Επιπροσθέτως, μολονότι από το σημείο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι οι επαφές στις οποίες στηρίχτηκε η Επιτροπή για να αποδείξει την ύπαρξη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως πραγματοποιούνταν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου διαπράξεως της παραβάσεως και ότι συνέβαλαν στην επιδίωξη αντίθετου με τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπού (βλ. σκέψεις 302 έως 304 ανωτέρω και σκέψεις 439 και 467 κατωτέρω), εντούτοις οι προσφεύγουσες αρκούνται σε μια γενική αναφορά στον σποραδικό και μεμονωμένο χαρακτήρα των επίδικων επαφών και δεν εντοπίζουν κάποια περίοδο κατά την οποία η επίμαχη ενιαία παράβαση διεκόπη.

329 Ως εκ τούτου, πρέπει να απορριφθεί η υπό κρίση αιτίαση και, επομένως, το υπό κρίση σκέλος στο σύνολό του.

β) Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση των συμπεριφορών που εμπίπτουν στη διμερή συμμαχία με τη Lufthansa

330 Στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, οι προσφεύγουσες στηρίζονται στην απόφαση 96/180/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Ιανουαρίου 1996, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου [101 ΣΛΕΕ] και του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ (IV/35.545 LH/SAS) (ΕΕ 1996, L 54, σ. 28, στο εξής: απαλλαγή του 1996). Με την απόφαση αυτή εξαιρέθηκε από την απαγόρευση του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ η γενική συμφωνία περί της συμμαχίας με την οποία η Lufthansa και οι προσφεύγουσες συμφώνησαν κοινή πολιτική τιμολογήσεως σε παγκόσμιο επίπεδο και την ευρύτερη δυνατή ενοποίηση των υπηρεσιών τους αερομεταφοράς εμπορευμάτων. Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, λαμβανομένης υπόψη της απαλλαγής αυτής, η Επιτροπή

όφειλε να απορρίψει από τη δέσμη ενδείξεων τις οποίες έλαβε υπόψη εις βάρος τους τις διμερείς επαφές τους με τη Lufthansa που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 223, 597, 618 έως 620 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

331 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

332 Όπως προκύπτει τόσο από τις αιτιολογικές σκέψεις 791 και 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως όσο και από τα δικόγραφα που κατέθεσε η Επιτροπή ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, δεν αντιτάχθηκαν στις προσφεύγουσες οι διμερείς επαφές της Lufthansa και των προσφευγουσών προκειμένου να στοιχειοθετηθεί η συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, στο μέτρο που καλύπτονταν από την απαλλαγή του 1996. Όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 24 και 28 της απαλλαγής αυτής, η συμμαχία των προσφευγουσών και της Lufthansa είχε ευρύ περιεχόμενο, «καθόσον η πρόθεση [των μερών ήταν] να δημιουργηθεί σε παγκόσμιο επίπεδο ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών το οποίο θα περιλάμβανε […] κοινή πολιτική τιμολογήσεως», ιδίως για τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων. Εξάλλου, δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι οι διμερείς επαφές της Lufthansa με τις προσφεύγουσες στο ζήτημα του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας αφορούσαν τη συμμαχία η οποία είχε τύχει της απαλλαγής.

333 Προκειμένου να δοθεί απάντηση στο υπό κρίση σκέλος, πρέπει, επομένως, να εξεταστεί αν, όπως προκύπτει από τις υποσημειώσεις αριθ. 1251 και αριθ. 1258 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 223, 618 και 620 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποδεικνύουν συμπεριφορά η οποία υπερβαίνει το πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής του 1996 στον βαθμό που χαρακτηρίζουν τη συμμετοχή των προσφευγουσών σε πολυμερή συντονισμό στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW, ή, όσον αφορά την αιτιολογική σκέψη 673, σε αντίθετες προς τον ανταγωνισμό επαφές με άλλους εκτός της Lufthansa ανταγωνιστές. Αντιθέτως, στο μέτρο που η Επιτροπή δεν στηρίζεται στην επαφή της 2ας Οκτωβρίου 2001 για την οποία γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 597 της προσβαλλομένης αποφάσεως ούτε στην επαφή της 13ης Ιανουαρίου 2003 που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 619 της αποφάσεως αυτής, προκειμένου να αποδείξει τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, η σχετική επιχειρηματολογία τους επ' αυτού πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής και να περιοριστεί η ανάλυση στις επαφές περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 223, 618, 620 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

334 Πρώτον, στην αιτιολογική σκέψη 223 της προσβαλλομένης αποφάσεως γίνεται λόγος για εσωτερική ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa στις 3 και 11 Απριλίου 2002. Στην ανταλλαγή αυτή, η Lufthansa εκθέτει, αφενός, τη θέση της SAC κατά της επανεισαγωγής του επίναυλου καυσίμων και, αφετέρου, τη συγκριτικά συνεργάσιμη στάση των προσφευγουσών. Στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εκτιμά ότι το στοιχείο αυτό τεκμηριώνει τη διαπίστωση περί της συμμετοχής των προσφευγουσών σε συντονισμό στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων.

335 Συναφώς, διαπιστώνεται, όπως υποστηρίζουν και οι προσφεύγουσες, ότι από την επίμαχη ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες ήλθαν σε επαφή με τη SAC σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων. Εξάλλου, δεν μπορεί να συναχθεί, όπως πράττει η Επιτροπή στην απάντησή της στις γραπτές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, ότι η Lufthansa, συγκρίνοντας τη συνεργασία των προσφευγουσών με τη SAC, ασφαλώς και οι δύο αποτελούσαν συμβαλλόμενα μέρη στη συμμαχία WOW, αναφερόταν κατ' ανάγκην στη συνεργασία των προσφευγουσών στο πλαίσιο της εν λόγω συμμαχίας και όχι στο πλαίσιο της συμμαχίας που έτυχε της απαλλαγής του 1996.

336 Αντιθέτως προς ό,τι φαίνεται να υποστηρίζει και η Επιτροπή με την απάντησή της στις γραπτές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, η απόφαση πολλών αερομεταφορέων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι προσφεύγουσες και η Lufthansa, να καθιερώσουν εκ νέου τον επίναυλο καυσίμων τον Απρίλιο του 2002 (αιτιολογικές σκέψεις 209 και 210 της προσβαλλομένης αποφάσεως) δεν μπορεί να οδηγήσει σε ερμηνεία της ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας διαφορετική από εκείνη που έγινε δεκτή στη σκέψη 335 ανωτέρω. Αφενός, οι προσφεύγουσες δεν συγκαταλέγονται μεταξύ των αερομεταφορέων που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 και 210 της προσβαλλομένης αποφάσεως ως μετέχουσες σε συζήτηση σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων και, ιδίως, στην επανεισαγωγή του, στις αρχές του 2002. Αφετέρου, από το γεγονός ότι και οι προσφεύγουσες καθιέρωσαν εκ νέου τον επίναυλο καυσίμων τον Απρίλιο του 2002 δεν μπορεί να συναχθεί ότι αμέσως πριν είχαν επαφές με τη Lufthansa οι οποίες υπερέβαιναν το πλαίσιο της απαλλαγής του 1996, ιδίως με τη SAC στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW. Σημειώνεται, εξάλλου, ότι η Επιτροπή, στην προσβαλλόμενη απόφαση, δεν στηρίζεται στα στοιχεία που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 και 210 για να αποδείξει τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

337 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, συνάγεται ότι τα στοιχεία που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 223 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν στοιχειοθετούν τη συμμετοχή των προσφευγουσών στον συντονισμό σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW, αλλά αποδεικνύουν απλώς ότι υπήρξαν επαφές μεταξύ των προσφευγουσών και της Lufthansa σχετικά με την επίναυλο καυσίμων. Λαμβανομένης υπόψη της φύσεως των επαφών αυτών και της εφαρμογής, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, της απαλλαγής του 1996, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα στοιχεία αυτά στερούνται οποιασδήποτε αποδεικτικής αξίας.

338 Δεύτερον, στις αιτιολογικές σκέψεις 618 και 620 της προσβαλλομένης αποφάσεως γίνεται λόγος, μεταξύ άλλων, για πολλά μηνύματα εσωτερικής ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa τα οποία εστάλησαν από το τέλος Νοεμβρίου 2002 έως τις αρχές Μαρτίου 2003, και αφορούσαν το επίπεδο του επίναυλου ασφαλείας που ίσχυε στο Χονγκ Κονγκ. Στην αιτιολογική σκέψη 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι οι προσφεύγουσες συντόνισαν το επίπεδο του επίναυλου ασφαλείας με τα μέλη της συμμαχίας WOW. Οι προσφεύγουσες αμφισβητούν τις εκτιμήσεις της Επιτροπής σχετικά με δύο μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, τα οποία απεστάλησαν στις 5 Δεκεμβρίου 2002 και στις 5 Μαρτίου 2003.

339 Το πρώτο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, με ημερομηνία 5 Δεκεμβρίου 2002, προέρχεται από τον υπεύθυνο της Lufthansa στο Χονγκ Κονγκ και αναφέρει ότι, επ' ευκαιρία μιας πρόσφατης συνεδριάσεως της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR, η πλειονότητα των αερομεταφορέων ανέφεραν ότι θα ακολουθούσαν τη CPA και ότι θα συνυποβάλουν αίτηση περί χορηγήσεως άδειας για τη μείωση του επιπέδου του επίναυλου ασφαλείας. Εν συνεχεία, ο υπεύθυνος αυτός ζητεί από τον συνομιλητή του να «μιλήσει στους ομολόγους του, ιδίως στις [προσφεύγουσες], στην [AF] και στην [Japan Airlines], προκειμένου να εξακριβώσει κατά πόσον θα μεταβάλουν την άποψη και θα ακολουθήσουν το παράδειγμα της [Lufthansa] να μη μειώσει τον [επίναυλο ασφαλείας]» και να «πείσει την [SAC] και την [KLM], καθόσον οι δύο [αερομεταφορείς] δεν είχαν ακόμη αποφασίσει αν θα τροποποιούσαν ή όχι τον επίναυλο ασφαλείας», υποδηλώνοντας ότι θα το πράξουν «στο πλαίσιο της συνεδριάσεως [της συμμαχίας] WOW της επόμενης εβδομάδος]» (βλ. αιτιολογική σκέψη 618).

340 Από αυτό το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες έλαβαν μέρος στην επίμαχη συνεδρίαση της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR και ότι, με την ευκαιρία αυτή, γνωστοποίησαν στους λοιπούς αερομεταφορείς τη θέση τους επί της προτάσεως

προσαρμογής του επιπέδου του επίναυλου ασφαλείας, πράγμα το οποίο άλλωστε δεν αμφισβητούν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Επομένως, το έγγραφο αυτό αποδεικνύει ότι οι προσφεύγουσες μετείχαν σε συντονισμό που αφορούσε τον καθορισμό του επιπέδου του επίναυλου ασφαλείας στο Χονγκ Κονγκ με άλλους αερομεταφορείς πλην της Lufthansa, στο πλαίσιο της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR. Στο πλαίσιο αυτό, η πρόταση της Lufthansa, η οποία διατυπώνεται στο ίδιο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, να εξεταστεί το ζήτημα του επιπέδου του επίναυλου ασφαλείας στο Χονγκ Κονγκ στο πλαίσιο προσεχούς συνεδριάσεως της συμμαχίας WOW, πέραν του σαφούς γράμματός του, πρέπει να ερμηνευθεί υπό το πρίσμα των πολυμερών επαφών που έλαβαν χώρα επί του ζητήματος αυτού κατά την ίδια περίοδο και στις οποίες έλαβαν μέρος τόσο η Lufthansa όσο και οι προσφεύγουσες. Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη δεχόμενη, στην αιτιολογική σκέψη 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας επιβεβαιώνει ότι υπήρξε συντονισμός μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW όσον αφορά το επίπεδο των επίναυλου ασφαλείας.

341 Βεβαίως, ορθώς απαντούν οι προσφεύγουσες ότι δεν αποδείχθηκε ότι η συνεδρίαση της συμμαχίας WOW επί του θέματος αυτού έλαβε πράγματι χώρα, ούτε ότι η Lufthansa υπέβαλε σχετική πρόταση στα λοιπά μέλη της εν λόγω συμμαχίας. Εντούτοις, τούτο δεν μπορεί να εμποδίσει την Επιτροπή να επικαλεστεί το επίμαχο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ως επιβαρυντικό στοιχείο στο πλαίσιο ευρύτερης δέσμης ενδείξεων. Ειδικότερα, το γεγονός ότι η Lufthansa είχε την πρόθεση να συζητήσει το ζήτημα αυτό επ' ευκαιρία συνεδριάσεως της συμμαχίας WOW συνιστά, αυτό καθεαυτό, ένδειξη περί του ότι τα μέλη της εν λόγω συμμαχίας είχαν την πρόθεση να συζητήσουν το επίπεδο του επίναυλου ασφαλείας (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουνίου 2012, GDF Suez κατά Επιτροπής, T-370/09, EU:T:2012:333, σκέψη 226).

342 Το δεύτερο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, με ημερομηνία 5 Μαρτίου 2003, προέρχεται από τον υπεύθυνο της Lufthansa στο Χονγκ Κονγκ ο οποίος ενημερώνει τον συνομιλητή του στη Lufthansa ότι «οι επαφές του όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας με τους εταίρους της [συμμαχίας] WOW» απέφεραν καρπούς, επικαλούμενος τις πρόσφατες πληροφορίες που είχε λάβει συναφώς από τις προσφεύγουσες και τη SAC (αιτιολογική σκέψη 620 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ο εν λόγω υπεύθυνος διευκρινίζει ότι οι προσφεύγουσες έλαβαν τη σύμφωνη γνώμη των αρχών του Χονγκ Κονγκ και ότι ο επίναυλος ασφαλείας θα εφαρμοζόταν από τις 14 Μαρτίου 2003.

343 Από το έγγραφο αυτό προκύπτει ότι η Lufthansa ήρθε σε επαφή με τη SAC και με τις προσφεύγουσες σχετικά με τον ισχύοντα στο Χονγκ Κονγκ επίναυλο ασφαλείας και ότι σκόπευε οι επαφές αυτές να γίνουν στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW.

344 Πρέπει, βεβαίως, να επισημανθεί ότι οι συγκεκριμένες λεπτομέρειες της εν λόγω επαφής δεν διευκρινίζονται, ιδίως ως προς το αν η επαφή αυτή ήταν πολυμερής ή αν δεν ήταν. Εντούτοις, κατά πάγια νομολογία, μολονότι η Επιτροπή οφείλει να προσκομίζει συγκεκριμένα και συγκλίνοντα αποδεικτικά στοιχεία προκειμένου να στοιχειοθετήσει την ύπαρξη της παραβάσεως, εντούτοις, καθένα από τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκομίζει η Επιτροπή δεν πρέπει κατ' ανάγκην να ανταποκρίνεται στα κριτήρια αυτά για κάθε στοιχείο της παραβάσεως. Επομένως, μολονότι το επίμαχο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν αποδεικνύει, αυτό καθεαυτό, ότι οι προσφεύγουσες συμμετείχαν σε πολυμερή επαφή με τη SAC και τη Lufthansa στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW, εντούτοις, σύμφωνα με πάγια νομολογία (βλ. απόφαση της 1ης Ιουλίου 2010, Knauf Gips κατά Επιτροπής, C-407/08 P, EU:C:2010:389, σκέψη 47 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο του δεκάτου σκέλους του υπό

κρίση λόγου ακυρώσεως αν το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, από κοινού με άλλα στοιχεία, συνιστούσε δέσμη ενδείξεων η οποία καθιστούσε δυνατή την εκ μέρους της Επιτροπής διαπίστωση ότι συντρέχει τέτοια περίπτωση εν προκειμένω.

345 Τρίτον, στην αιτιολογική σκέψη 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως γίνεται λόγος για εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ενός υπαλλήλου στο γραφείο της Lufthansa στο Τόκιο, με ημερομηνία 30 Οκτωβρίου 2001, στο οποίο εξέφρασε τη λύπη του για το ότι η Lufthansa «έχασε την ευκαιρία», επειδή δεν ανέλαβε την πρωτοβουλία να καταθέσει εγκαίρως στις ιαπωνικές αρχές αίτηση σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας, με αποτέλεσμα την «απώλεια της δυνατότητας» για την εκ μέρους της «συμμαχίας αλλοδαπών αερομεταφορέων» να [καθορίσουν τον επίναυλο ασφαλείας], σε 0,10-0,15 ευρώ ανά [χιλιόγραμμο]» και την κατάθεση εν τω μεταξύ από τις «μεγάλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρίες», συγκεκριμένα την AF, την KLM, την British Airways και τις προσφεύγουσες, αιτήσεως σχετικά με 500 έως 600 ιαπωνικά γιεν ανά φορτωτική αεροπορικής μεταφοράς. Στη συνέχεια, η εν λόγω αιτιολογική σκέψη αναφέρει ότι ο παραλήπτης του μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας το απέστειλε εσωτερικά [στην εταιρία], επισημαίνοντας ότι τάσσεται υπέρ της κατάθεσης εκ μέρους της Lufthansa αιτήσεως για επίναυλο ασφαλείας ο οποίος θα ανέρχεται σε 0,15 ευρώ ανά χιλιόγραμμο και ότι ήταν «βέβαιος ότι οι λοιποί αερομεταφορείς της Ευρώπης θα ακολουθ[ούσαν] όταν ανακοινώσουμε ότι θα αναλάβουμε την πρωτοβουλία».

346 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, στα στοιχεία αυτά δεν αναφέρονται απλώς οι αιτήσεις που κατατέθηκαν από άλλους αερομεταφορείς στις ιαπωνικές αρχές και δεν εκδηλώνεται απλώς η επιθυμία της Lufthansa να αποκλίνει από το ποσό του επίναυλου ασφαλείας που ζήτησαν, μεταξύ άλλων, οι προσφεύγουσες. Το πρώτο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αναφέρεται, επομένως, σε απόπειρα συντονισμού «αλλοδαπών αερομεταφορέων» προκειμένου να καταλήξουν σε συγκεκριμένο ποσό ως προς τον επίναυλο ασφαλείας και συνδέει εμμέσως την αποτυχία του συντονισμού με την κατάθεση, εκ μέρους διαφόρων αερομεταφορέων της Ευρώπης, μεταξύ των οποίων και των προσφευγουσών, αιτήσεως για τον καθορισμό άλλου ποσού ως προς τον επίναυλο ασφαλείας. Από το δεύτερο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας προκύπτει η πρόθεση της Lufthansa να ενημερώσει τους εν λόγω αερομεταφορείς της Ευρώπης ότι επρόκειτο να αναλάβει την πρωτοβουλία καταθέτοντας αίτηση η οποία θα είναι σύμφωνη με τον αρχικό σκοπό του συντονισμού. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως στοιχειοθετούν την ύπαρξη αντίθετων προς τον ανταγωνισμό επαφών μεταξύ των προσφευγουσών και άλλων αερομεταφορέων πλην της Lufthansa.

347 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, αφενός, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα στοιχεία που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 223 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποδεικνύουν απλώς την ύπαρξη επαφών μεταξύ των προσφευγουσών και της Lufthansa σχετικά με την επίναυλο καυσίμων, οπότε, για τους λόγους που εκτίθενται στη σκέψη 337 ανωτέρω, πρέπει να απορριφθούν από τη δέσμη ενδείξεων τις οποίες οι προσφεύγουσες αμφισβητούν στο σύνολό τους στο πλαίσιο του δεκάτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως. Αφετέρου, στο μέτρο που το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 620 της αποφάσεως αυτής δεν αποδεικνύει, από μόνο του, ότι οι προσφεύγουσες είχαν πολυμερείς επαφές με τις SAC και Lufthansa στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW, θα πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 344 ανωτέρω, να εξεταστεί στο πλαίσιο του δεκάτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως αν, από κοινού με άλλα στοιχεία, μεταξύ των οποίων αυτά που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 618 και 673 της εν λόγω αποφάσεως, μπορεί παρά ταύτα να περιληφθεί σε δέσμη ενδείξεων βάσει της οποίας η Επιτροπή μπορεί να συναγάγει ότι οι προσφεύγουσες συμμετείχαν στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

γ) Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση της ανταλλαγής των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του Δεκεμβρίου 1999 στο πλαίσιο της συμμαχίας Star Cargo

348 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι κακώς η Επιτροπή περιέλαβε στη δέσμη ενδείξεων που θεωρείται ότι αποδεικνύει τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση ή την εκ μέρους τους γνώση της εν λόγω παραβάσεως την ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999 μεταξύ των αερομεταφορέων της συμμαχίας Star Cargo, συγκεκριμένα των προσφευγουσών, της Lufthansa, της United Airlines, της Thai Airways, της Varig και της Air Canada.

349 Πρώτον, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η επαφή την οποία επικαλείται η Επιτροπή για να αποδείξει την έναρξη της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση πρέπει οπωσδήποτε να αποδεικνύει, αφ' εαυτής, την ύπαρξη παραβάσεως και ότι εσφαλμένως η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 921 της προσβαλλομένης αποφάσεως, εκτιμά ότι η επίμαχη ανταλλαγή πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο της συνολικής εκτιμήσεως της δέσμης ενδείξεων.

350 Δεύτερον, σημειώνουν ότι η επίμαχη ανταλλαγή καλυπτόταν από την απαλλαγή του 1996, καθόσον η ενιαία και διαρκής παράβαση αφορά, για την περίοδο αυτή, μόνο τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ και ότι μαζί με τη Lufthansa ήταν οι μόνοι αερομεταφορείς μέλη της συμμαχίας που εξυπηρετούσαν τα δρομολόγια αυτά. Κατά τα λοιπά, μια τέτοια ανταλλαγή, κατά τις προσφεύγουσες, δικαιολογείται και λόγω της συμμαχίας Star Cargo και, εν πάση περιπτώσει, τυγχάνει της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987 σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών (ΕΕ 1987, L 374, σ. 1).

351 Τρίτον, υποστηρίζουν ότι η εν λόγω ανταλλαγή αντικειμενικά δεν σχετίζεται με την ενιαία και διαρκή παράβαση. Τούτο ισχύει λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου των επαφών αυτών που χαρακτηρίζεται από την απόφαση της ΙΑΤΑ για τη θέσπιση μηχανισμού σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, από τον μεμονωμένο χαρακτήρα της επίμαχης ανταλλαγής στο πλαίσιο συμμαχίας η οποία ματαιώθηκε λίγο αργότερα και από το γεγονός ότι μαζί με τη Lufthansa ήταν οι μόνοι εμπλεκόμενοι στην ανταλλαγή αυτή αερομεταφορείς, στους οποίους αντιτάχθηκε η εν λόγω ανταλλαγή με την προσβαλλόμενη απόφαση. Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι ο υπάλληλος της SAS Cargo ο οποίος είχε εμπλακεί στην επίμαχη ανταλλαγή δεν έλαβε μέρος σε καμία άλλη επίδικη επαφή. Τέλος, οι προσφεύγουσες σημειώνουν ότι η επίμαχη ανταλλαγή αποδεικνύει μόνον συμφωνία με έναν αερομεταφορέα που σκόπευε να μην εισάγει επίναυλο καυσίμων, την οποία άλλωστε δεν τήρησαν, δεδομένου ότι ακολούθησαν τη θέση της Lufthansa, η οποία τους γνωστοποιήθηκε μεταγενέστερα.

352 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

353 Προκαταρκτικώς, διαπιστώνεται ότι, στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν μόνον την αποδεικτική αξία της επίμαχης ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Συγκεκριμένα, αμφισβητούν, γενικότερα, την ημερομηνία που δέχθηκε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1148 της προσβαλλομένης αποφάσεως όσον αφορά την έναρξη της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, η οποία συμπίπτει με την ημερομηνία ενάρξεως της εν λόγω ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, εν προκειμένω την 13η Δεκεμβρίου 1999.

354 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 344 ανωτέρω, προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη παραβάσεως του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, είναι απαραίτητο η Επιτροπή να επικαλεσθεί σοβαρά, συγκεκριμένα και συγκλίνοντα αποδεικτικά στοιχεία. Εντούτοις, δεν απαιτείται οπωσδήποτε καθένα από τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία προσκομίζει η Επιτροπή να πληροί τα ως άνω κριτήρια ως προς κάθε στοιχείο της παραβάσεως. Αρκεί η δέσμη των ενδείξεων που επικαλείται το εν λόγω θεσμικό όργανο, εκτιμώμενη ως σύνολο, να ανταποκρίνεται στην απαίτηση αυτή (απόφαση της 1ης Ιουλίου 2010, Knauf Gips κατά Επιτροπής, C-407/08 P, EU:C:2010:389, σκέψη 47). Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, οι αρχές αυτές έχουν εφαρμογή και για τον καθορισμό της ενάρξεως της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση (πρβλ. αποφάσεις της 21ης Μαΐου 2014, Toshiba κατά Επιτροπής, T-519/09, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:263, σκέψεις 175 έως 179, και της 12ης Δεκεμβρίου 2014, Hansen & Rosenthal και H&R Wax Company Vertrieb κατά Επιτροπής, T-544/08, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2014:1075, σκέψεις 166 έως 179).

355 Εν προκειμένω, η επίμαχη ανταλλαγή, η οποία παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 135 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ξεκίνησε με μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας των προσφευγουσών προς τη Lufthansa, τρεις άλλους αερομεταφορείς και την Air Canada. Με το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, οι προσφεύγουσες τους ρωτούσαν, εκφράζοντας τους δισταγμούς τους, σχετικά με την πρόθεσή τους να εισαγάγουν επίναυλο καυσίμων, όταν το όριο του καυσίμου υπερέβαινε το λεγόμενο κατώτατο όριο ενεργοποίησης που είχε καθορίσει η IATA σε σχέδιο αποφάσεως με σκοπό την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων. Απαντώντας, ένας αερομεταφορέας γνωστοποίησε ότι συμφωνούσε με τις προσφεύγουσες, η δε Lufthansa αναφέρει τα εξής:

«αυτή τη φορά και εμείς διστάζουμε να πάρουμε την πρωτοβουλία. Αν άλλοι, μεγάλοι ανταγωνιστές μας, αποφασίσουν να το πράξουν, θα ακολουθήσουμε, αλλά με διαφορετικό και λιγότερο συγκεντρωτικό τρόπο.»

356 Από την ανταλλαγή αυτή συνάγεται ότι οι προσφεύγουσες ανέλαβαν την πρωτοβουλία να έλθουν σε επαφή με πολλούς αερομεταφορείς, σε πολυμερή βάση, προκειμένου να διερευνήσουν την πρόθεσή τους να εισαγάγουν ή όχι τον επίναυλο καυσίμων. Εξ αυτής προκύπτει επίσης ότι οι απαντήσεις του επίμαχου αερομεταφορέα και της Lufthansa ενημέρωναν τις προσφεύγουσες και τους λοιπούς αποδέκτες για τις δικές τους προθέσεις όσον αφορά την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων. Εξάλλου, όπως προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση, οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν ότι η επαφή αυτή πραγματοποιήθηκε στο διοικητικό επίπεδο των εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

357 Υπογραμμίζεται επίσης ότι, εντός των δύο μηνών που ακολούθησαν την πρώτη αυτή επαφή, πραγματοποιήθηκαν στη Φινλανδία, στην Ελβετία και στη Σιγκαπούρη πολλές άλλες επαφές στις οποίες συμμετείχαν οι προσφεύγουσες, τόσο σε διοικητικό επίπεδο όσο και σε τοπικό επίπεδο και στις οποίες επιβεβαιώθηκε η βούληση να συντονίσουν τον επίναυλο καυσίμων σε πολυμερή βάση. Οι επαφές αυτές μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 144 έως 146 της προσβαλλομένης αποφάσεως και αποδεικνύονται από αποδεικτικά στοιχεία των οποίων η αποδεικτική αξία δεν μπορεί να αμφισβητηθεί (βλ. σκέψεις 438 έως 467, 567 έως 594 και 602 έως 606 κατωτέρω). Οι επαφές αυτές αφορούσαν τόσο εμπλεκόμενους αερομεταφορείς, οι οποίοι ήταν διαφορετικοί από εκείνους που μετείχαν στην ανταλλαγή της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, όσο και τη Lufthansa (αιτιολογικές σκέψεις 145 και 146 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και την Air Canada (αιτιολογική σκέψη 145 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

358 Επομένως, ορθώς έκρινε η Επιτροπή ότι η επίμαχη ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας συνέβαλε στην απόδειξη της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, δεχόμενη κατά συνέπεια την 13η Δεκεμβρίου 1999 ως ημερομηνία έναρξης της συμμετοχής τους.

359 Κανένα από τα επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν μπορεί να αναιρέσει την εκτίμηση αυτή.

360 Πρώτον, το πραγματικό πλαίσιο το οποίο επικαλούνται οι προσφεύγουσες και το οποίο υπομνήσθηκε στη σκέψη 351 ανωτέρω δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τη φύση και το αντικείμενο των επαφών που πραγματοποιήθηκαν επ' ευκαιρία της ανταλλαγής των επίμαχων μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, η οποία επιβεβαιώνει τη βούληση των μερών που εμπλέκονται στην ανταλλαγή να συνεννοηθούν, σε διοικητικό επίπεδο, όσον αφορά την εισαγωγή επίναυλου καυσίμων. Ειδικότερα, όσον αφορά το γεγονός ότι ο υπάλληλος των προσφευγουσών ο οποίος εμπλέκεται στην επίμαχη ανταλλαγή δεν μετέσχε σε άλλες αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού επαφές, επισημαίνεται ότι η ταυτότητα των φυσικών προσώπων που συμμετέχουν στις διάφορες επίδικες ενέργειες δεν είναι αναγκαία για την ύπαρξη ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως.

361 Επιπλέον, από τα στοιχεία που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 357 ανωτέρω προκύπτει ότι, σχεδόν ταυτόχρονα με την ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, οι προσφεύγουσες συμμετείχαν σε σειρά επαφών επιδιώκοντας τον ίδιο στόχο με άλλους αερομεταφορείς, καθώς και με την Air Canada και τη Lufthansa, οι οποίες είχαν επίσης συμμετάσχει στην εν λόγω ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Υπό τις συνθήκες αυτές και αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, είναι απίθανο από την ανταλλαγή αυτή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας να προκύπτει βούληση για συνεννόηση η οποία, ως προς το περιεχόμενό της, περιορίζεται μόνον στη συμμαχία Star Cargo.

362 Εξάλλου, όσον αφορά το σχέδιο αποφάσεως της IATA, οι προσφεύγουσες παραδέχονται ότι το σχέδιο αυτό δεν είχε εφαρμογή κατά την ημερομηνία της ανταλλαγής των επίμαχων μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Συνεπώς, δεν ασκεί επιρροή η ασφαλώς μεταγενέστερη άρνηση των αρμοδίων αρχών να το εγκρίνουν.

363 Τέλος, όσον αφορά την προβαλλόμενη έλλειψη επιπτώσεων επί της συμπεριφοράς των προσφευγουσών της συνεννοήσεως που εφαρμόστηκε στο πλαίσιο της επίμαχης ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, επισημαίνεται καταρχάς ότι η έλλειψη συγκεκριμένων επιπτώσεων επί της συμπεριφοράς της οικείας επιχειρήσεως μιας ενέργειας δεν είναι αφ' εαυτής ικανή να εμποδίσει το συμπέρασμα ότι η συμπεριφορά αυτή εντάσσεται σε ενιαία και διαρκή παράβαση. Επιπροσθέτως, πρέπει να υπομνησθεί ότι η διάδοση ευαίσθητων πληροφοριών όπως αυτές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 144 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως εξαλείφει την αβεβαιότητα σχετικά με τη μελλοντική συμπεριφορά ενός ανταγωνιστού και επηρεάζει, επομένως, άμεσα ή έμμεσα, τη στρατηγική του αποδέκτη των πληροφοριών (πρβλ. απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, Comap κατά Επιτροπής, T-377/06, EU:T:2011:108, σκέψη 70 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επιπλέον, παρατηρείται ότι, όταν μια επιχείρηση λαμβάνει τέτοιες πληροφορίες χωρίς να αποστασιοποιηθεί δημοσίως από την επίμαχη δράση ή να την καταγγείλει στις διοικητικές αρχές, ενθαρρύνει τη συνέχιση της παραβάσεως και δυσχεραίνει την αποκάλυψή της (απόφαση της 17ης Μαΐου 2013, Trelleborg Industrie και Trelleborg κατά Επιτροπής, T-147/09 και T-148/09, EU:T:2013:259, σκέψη 68).

364 Δεύτερον, η επίμαχη ανταλλαγή ηλεκτρονικών μηνυμάτων δεν καλύπτεται από την απαλλαγή του 1996 ή από την εξαίρεση κατά κατηγορία που προβλέπει ο κανονισμός 3975/87.

365 Προκαταρκτικώς, πρέπει να υπομνησθεί ότι, λαμβανομένης υπόψη της γενικής αρχής, την οποία θεσπίζει το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, περί απαγορεύσεως των συμπράξεων, οι εισάγουσες παρέκκλιση διατάξεις, όπως αυτές που θέτει η απαλλαγή του 1996 ή ο κανονισμός 3975/87, δεν μπορούν να ερμηνεύονται διασταλτικά, ούτε κατά τρόπο επεκτείνοντα τα αποτελέσματα των πράξεων που τις περιλαμβάνουν πέραν του αναγκαίου για την προστασία των συμφερόντων που επιδιώκουν να εξασφαλίσουν (πρβλ. απόφαση της 22ας Απριλίου 1993, Peugeot κατά Επιτροπής, T-9/92, EU:T:1993:38, σκέψη 37).

366 Καταρχάς, όσον αφορά, την εφαρμογή της απαλλαγής του 1996, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν εξηγούν γιατί η απόπειρα συντονισμού του επίναυλου καυσίμων μεταξύ έξι αερομεταφορέων όπως προκύπτει από τα επίμαχα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας εντασσόταν στο πλαίσιο της συμμαχίας που ήταν αντικείμενο της απαλλαγής του 1996 και του σκοπού της να δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο μεταξύ των προσφευγουσών και της Lufthansa (βλ. σκέψη 332 ανωτέρω). Συναφώς, ο ισχυρισμός ότι η συμμαχία Star Cargo αποτελεί απλώς επέκταση της συμμαχίας την οποία αφορά η απαλλαγή του 1996, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένος, δεν μπορεί να επιφέρει την επέκταση προς όφελος της συμμαχίας Star Cargo της απαλλαγής του 1996, άλλως θα κατέληγε σε διασταλτική ερμηνεία της εν λόγω εξαιρέσεως η οποία θα ήταν αντίθετη προς τη νομολογία που υπομνήσθηκε στην προηγούμενη σκέψη.

367 Όσον αφορά το επικουρικό επιχείρημα ότι η πρακτική της Επιτροπής κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τις συμμαχίες που συνήφθησαν μεταξύ των προσφευγουσών και της Lufthansa καθώς και μεταξύ των τελευταίων και ενός άλλου αερομεταφορέα αποδεικνύει ότι, κατά τον χρόνο εκείνο, η Επιτροπή θεωρούσε ότι τα λοιπά εμπλεκόμενα στην ανταλλαγή των επίμαχων μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μέρη τα οποία ήταν εγκατεστημένα εκτός του ΕΟΧ δεν ήταν πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, επισημαίνεται ότι η αμφισβήτηση της παγκόσμιας διαστάσεως της επίδικης συμπράξεως και της σχέσεως ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων εξετάστηκε ήδη και απορρίφθηκε, στο πλαίσιο της πρώτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως (βλ. σκέψεις 279 έως 293 ανωτέρω).

368 Ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι προσφεύγουσες, παραπέμποντας στην πρακτική λήψεως των αποφάσεων της Επιτροπής που τις αφορούν, επικαλούνται την αρχή της προστασίας της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης, όφειλαν να αποδείξουν ότι αρμόδιες και αξιόπιστες πηγές παρείχαν συγκεκριμένες ανεπιφύλακτες και συγκλίνουσες διαβεβαιώσεις οι οποίες δημιούργησαν στις προσφεύγουσες βάσιμες προσδοκίες (πρβλ. απόφαση της 5ης Μαρτίου 2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, σκέψη 97). Το γεγονός, όμως, ότι η Επιτροπή δεν εξέδωσε ατομική απόφαση απαλλαγής κατόπιν της κινήσεως διαδικασίας βάσει του κανονισμού 3975/87 όσον αφορά τη συμμαχία των προσφευγουσών, της Lufthansa και ενός άλλου αερομεταφορέα, αντιθέτως προς όσα αφήνουν να εννοηθεί οι προσφεύγουσες, δεν συνιστά σταθερή και οριστική θέση ως προς τη μη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, σχετικά με τις επιπτώσεις της εν λόγω συμμαχίας στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, ούτε, κατά μείζονα λόγο, ως προς την έλλειψη σχέσεως ανταγωνισμού μεταξύ των προσφευγουσών και της Lufthansa, αφενός, και του επίμαχου αερομεταφορέα, αφετέρου. Εξάλλου και εν πάση περιπτώσει, στο μέτρο που πολλά μέλη της συμμαχίας Star Cargo δεν ήταν μέλη της συμμαχίας των προσφευγουσών, της Lufthansa και του επίμαχου αερομεταφορέα, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή δεν είχε κληθεί να αποφανθεί, στο πλαίσιο της διαδικασίας που κινήθηκε βάσει του κανονισμού 3975/87, επί των πραγματικών στοιχείων που αποτελούν το αντικείμενο της επίμαχης ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας.

369 Εν συνεχεία, όσον αφορά την εφαρμογή της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπει ο κανονισμός 3975/87, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η επίμαχη ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας καλύπτεται από τη διάταξη του στοιχείου θ′ του παραρτήματος του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3975/87, στο μέτρο που πρόκειται μόνο για «διάρθρωση των ναύλων».

370 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3975/87 έχει ως εξής:

«Η απαγόρευση του άρθρου [101,] παράγραφος 1 [,ΣΛΕΕ] δεν ισχύει για τις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που απαριθμούνται στο παράρτημα, εφόσον έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την επίτευξη τεχνικής βελτίωσης ή τεχνικής συνεργασίας. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι εξαντλητικός.»

371 Η διάταξη του στοιχείου θ′ του παραρτήματος που αναφέρεται στο άρθρο αυτό έχει ως εξής:

«Θέσπιση ή εφαρμογή ενιαίων κανόνων όσον αφορά τη διάρθρωση και τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων, με την προϋπόθεση ότι οι κανόνες αυτοί δεν καθορίζουν άμεσα ή έμμεσα τους ναύλους και τους όρους μεταφοράς.»

372 Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι το ευεργέτημα της εξαιρέσεως που προβλέπεται περιορίζεται στις συμπεριφορές που έχουν ως μόνο αντικείμενο ή αποτέλεσμα την επίτευξη τεχνικής βελτίωσης ή τεχνικής συνεργασίας. Επομένως, το γεγονός ότι μια συμπεριφορά μνημονεύεται στο παράρτημα του κανονισμού 3975/87 δεν αρκεί για να υπάρξει παρέκκλιση από την αρχή της απαγορεύσεως των συμπράξεων.

373 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν επικαλούνται αντικείμενο ή αποτέλεσμα συνιστάμενο στην επίτευξη τεχνικής βελτίωσης ή τεχνικής συνεργασίας το οποίο συνδέεται με τις επαφές που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της επίμαχης ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Κατά μείζονα λόγο, δεν επικαλούνται στοιχεία που αποδεικνύουν ότι επιδιώκεται αποκλειστικά ένα τέτοιο αντικείμενο ή αποτέλεσμα.

374 Εξάλλου, από τη σκέψη 355 ανωτέρω προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες, με το μήνυμά τους ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης Δεκεμβρίου 1999, επιδίωκαν να διερευνήσουν την πρόθεση των λοιπών αερομεταφορέων σχετικά με την ενδεχόμενη πρόθεσή τους να εισαγάγουν επίναυλο καυσίμων. Επομένως, μολονότι η επαφή αυτή αποδεικνύει τη βούληση να συνεννοηθούν με άλλους αερομεταφορείς σχετικά με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων, εντούτοις, αντιθέτως, δεν συνιστά προσπάθεια να θεσπιστούν ενιαίοι κανόνες όσον αφορά τη διάρθρωση και τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων αερομεταφοράς εμπορευμάτων, κατά την έννοια της διατάξεως του στοιχείου θ′, του παραρτήματος του άρθρου 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3975/87.

375 Κατόπιν των ανωτέρω, πρέπει να απορριφθεί η επίκληση από τις προσφεύγουσες του ευεργετήματος της εξαιρέσεως κατά κατηγορία που προβλέπει το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού 3975/87.

376 Τρίτον, δεν αποδείχθηκε ότι η επίμαχη ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μπορούσε να δικαιολογηθεί λόγω της συμμαχίας Star Cargo.

377 Συγκεκριμένα, οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία ότι η πρακτική λειτουργία της εν λόγω συμμαχίας σήμαινε ότι τα μέλη της θα συντονίζονταν ως προς την επίναυλο καυσίμων. Οι ίδιες οι προσφεύγουσες επισημαίνουν ότι, μολονότι επιχείρησαν, μαζί

με τη Lufthansa, να δημιουργήσουν τη συμμαχία Star Cargo, εντούτοις οι προσπάθειές τους αποδείχτηκαν μάταιες το 2000. Αν και, τον Απρίλιο του 1999, τα μέλη της συμμαχίας υιοθέτησαν, πράγματι, αμοιβαία δήλωση προθέσεων, όπως προκύπτει από την απάντηση των προσφευγουσών στην έκθεση αιτιάσεων, εντούτοις οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν έναρξη της λειτουργίας της μεταγενέστερα, γεγονός το οποίο θα δικαιολογούσε την επίμαχη ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας.

378 Κατόπιν των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε σφάλμα κρίνοντας ότι η επίμαχη ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας συνέβαλε στην απόδειξη της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση και καθορίζοντας, βάσει της ανταλλαγής αυτής, την ημερομηνία ενάρξεως της συμμετοχής τους στην εν λόγω παράβαση.

379 Ως εκ τούτου, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

δ) Επί του τετάρτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση συμπεριφορών που εμπίπτουν στη συμμαχία WOW

380 Το υπό κρίση σκέλος αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση συμπεριφορών που εμπίπτουν στη συμμαχία WOW. Το σκέλος αυτό διαρθρώνεται γύρω από τρεις αιτιάσεις, οι οποίες αφορούν, η πρώτη, σφάλματα κατά τη διαπίστωση του παράνομου χαρακτήρα των επαφών μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW, η δεύτερη, την υπαίτια παράλειψη να εξεταστεί η συμβατότητα των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και, η τρίτη, σφάλματα που αφορούν τη συμπερίληψη των εν λόγω επαφών στο πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως.

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλματα κατά τη διαπίστωση του παράνομου χαρακτήρα των επαφών μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW

381 Οι προσφεύγουσες σημειώνουν ότι, για τη στοιχειοθέτηση της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, η προσβαλλόμενη απόφαση βασίζεται σε δεκαοκτώ ανακοινώσεις στις οποίες εμπλέκονται μόνον αερομεταφορείς της συμμαχίας WOW. Προβάλλουν ότι η Επιτροπή εσφαλμένως κατέληξε, στην αιτιολογική σκέψη 971 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι επαφές αυτές στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW βρίσκονταν «εκτός του νομικού πλαισίου της συμμαχίας».

382 Ειδικότερα, οι συμπεριφορές στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW εμπίπτουν, στην πραγματικότητα, στο γενικό αντικείμενο της συμφωνίας, όπως αυτό περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 928 έως 931 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το οποίο συνίστατο στη δημιουργία εκ μέρους των μελών της ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφοράς εμπορευμάτων και στον συνδυασμό των δραστηριοτήτων τους στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων, και μέσω της δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου, στην ενοποίηση των πωλήσεων και στον επιμερισμό του κόστους και των εσόδων. Οι προσφεύγουσες φρονούν, επομένως, ότι η Επιτροπή υποτίμησε τη συνεργασία στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW και υπερεκτίμησε το περιεχόμενο των επαφών που αφορούσαν τους επίναυλους.

383 Οι προσφεύγουσες διαμαρτύρονται επίσης για το ότι δεν εξέφρασαν την άποψή τους επί ορισμένων πραγματικών περιστατικών και συμπερασμάτων της Επιτροπής σχετικά με την έκταση της συμμαχίας και το περιεχόμενο του συντονισμού που αφορούσε τους επίναυλους εντός της συμμαχίας.

384 Τέλος, η Επιτροπή εσφαλμένως στηρίχθηκε στα στοιχεία που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 950, 956 και 957 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκειμένου να αποδείξει ότι ήταν γνωστό ότι οι επαφές στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW ήταν παράνομες.

385 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

i) Επί της προσβολής των δικαιωμάτων άμυνας

386 Προκαταρκτικώς, πρέπει να εξεταστεί η εκ μέρους των προσφευγουσών επίκληση της προσβολής των δικαιωμάτων τους άμυνας, καθόσον, αφενός, τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με την έκταση της συμμαχίας WOW και το περιεχόμενο των επαφών που αφορούν τους επίναυλους στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW δεν περιλαμβάνονταν στην έκθεση αιτιάσεων και, αφετέρου, προς στήριξη των συμπερασμάτων αυτών χρησιμοποιήθηκαν ορισμένα στοιχεία διαφορετικά από εκείνα που μνημονεύθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως χωρίς να τους έχουν κοινοποιηθεί προηγουμένως.

387 Όσον αφορά την πρώτη αιτίαση κατά της Επιτροπής, η οποία αφορά απόκλιση μεταξύ του περιεχομένου της εκθέσεως αιτιάσεων και του περιεχομένου της προσβαλλομένης αποφάσεως, υπενθυμίζεται ότι, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 136 ανωτέρω, ο σεβασμός των δικαιωμάτων άμυνας επιτάσσει, μεταξύ άλλων, να περιλαμβάνει η έκθεση αιτιάσεων τα ουσιώδη στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη εις βάρος της οικείας επιχειρήσεως, όπως είναι τα προσαπτόμενα πραγματικά περιστατικά, τον χαρακτηρισμό τους και τα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται η Επιτροπή.

388 Εντούτοις, όπως προκύπτει από τη σκέψη 138 ανωτέρω, οι πραγματικές και νομικές εκτιμήσεις που περιλαμβάνονται στην έκθεση αιτιάσεων έχουν αμιγώς προσωρινό χαρακτήρα και η Επιτροπή δεν δεσμεύεται να τις διατηρήσει.

389 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι η έκθεση αιτιάσεων, στην αιτιολογική σκέψη 1321, έκανε λόγο για το σύνολο των επαφών που επιβεβαίωναν τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Στις αιτιολογικές σκέψεις 1325 και 1327 της εν λόγω εκθέσεως διευκρινιζόταν ότι τα αποδεικτικά στοιχεία για τη συμμετοχή των προσφευγουσών στα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορούσαν τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας συνδέονταν, μεταξύ άλλων, με ορισμένες συναντήσεις και συζητήσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW. Εξάλλου, οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν ότι ο σκοπός της επίδικης συμπράξεως, ο οποίος συνίστατο στο ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς συντόνιζαν τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση για την παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων σε ολόκληρο τον κόσμο, ιδίως μέσω του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας, είχε ήδη αναφερθεί στην έκθεση αιτιάσεων. Επομένως, το περιεχόμενο των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW που αφορούσε τους επίναυλους προέκυπτε σαφώς από το περιεχόμενο της εν λόγω εκθέσεως και δεν βασιζόταν, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, σε νέο ισχυρισμό ο οποίος προβλήθηκε για πρώτη φορά με την προσβαλλόμενη απόφαση.

390 Ως προς όσα αναπτύσσονται στην προσβαλλόμενη απόφαση σχετικά με την έκταση της συμμαχίας WOW, δεν αμφισβητείται βεβαίως ότι τα επιχειρήματα αυτά δεν περιλαμβάνονταν στην έκθεση αιτιάσεων. Επιβάλλεται, ωστόσο, η διαπίστωση ότι σκοπός των εν λόγω αναπτύξεων είναι η ανάλυση και η απάντηση στα λεπτομερή επιχειρήματα ιδίως των προσφευγουσών, τα οποία περιλαμβάνονται στις απαντήσεις στην έκθεση αιτιάσεων και δικαιολογούν τις επαφές στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW βάσει των θεμιτών σκοπών που επιδιώκονταν από την εν λόγω

συμμαχία. Η Επιτροπή, με τον τρόπο αυτό, δεν προσθέτει στα πραγματικά περιστατικά που προσάπτονται στις προσφεύγουσες, αλλά αποφαίνεται μόνον επί εκείνων που προέβαλαν με τις απαντήσεις τους αυτές οι ίδιες και άλλοι αερομεταφορείς, αποδέκτες των εκθέσεων αιτιάσεων και μέλη της συμμαχίας WOW. Τέλος, η νομική εκτίμηση στην οποία προέβη η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 971 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με την οποία η συμμαχία WOW δεν δικαιολογεί, στο πλαίσιο αυτής, τον συντονισμό που αφορά τους επίναυλους, περιλαμβανόταν ήδη, βεβαίως κατά τρόπο συνοπτικό, αλλά επαρκώς κατά νόμο, στην αιτιολογική σκέψη 1446 της εκθέσεως αιτιάσεων.

391 Όσον αφορά τη δεύτερη αιτίαση που προσάπτεται στην Επιτροπή, η οποία αφορά τη μη κοινοποίηση, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, ορισμένων επιβαρυντικών στοιχείων, τα οποία μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 933 και 949 της προσβαλλομένης αποφάσεως, έχουν εφαρμογή οι αρχές που διατυπώνονται στις σκέψεις 90 έως 96 ανωτέρω σχετικά με το περιεχόμενο του δικαιώματος προσβάσεως στον φάκελο.

392 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, συγκεκριμένα, ότι συνιστά μη γνωστοποιηθέν επιβαρυντικό στοιχείο η δήλωση της Lufthansa που περιλαμβάνεται στην απάντηση στην έκθεση αιτιάσεων και παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 933 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία «η συμμαχία [WOW] είναι σήμερα αδρανής και δεν είναι πλέον δυνατόν να γίνεται αναφορά στο ότι εκμεταλλεύεται δίκτυο δρομολογίων». Συναφώς, επισημαίνεται ότι η δήλωση αυτή, αφενός, επαναλαμβάνεται στο σημείο με τίτλο «Εξέταση της συμμαχίας WOW: υλοποίηση της συμφωνίας περί της συμμαχίας» και, αφετέρου, γίνεται επίκληση αυτής προς στήριξη της διαπιστώσεως ότι η συμμαχία WOW είχε περιορισμένη εφαρμογή. Ενισχύει, επομένως, την άποψη της Επιτροπής ότι η συμμαχία WOW δεν μπορούσε να δικαιολογήσει τον συντονισμό που αφορά τους επίναυλους ο οποίος πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο αυτής, λαμβανομένου υπόψη ότι είχε περιορισμένη εφαρμογή. Βεβαίως, στις μεταγενέστερες αιτιολογικές σκέψεις της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν γίνεται ρητή παραπομπή στη δήλωση αυτή. Εντούτοις, το περιεχόμενο της δηλώσεως αυτής, όπως και ο τρόπος με τον οποίο εντάσσεται στην οικονομία της προσβαλλομένης αποφάσεως, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για επιβαρυντικό στοιχείο. Η δήλωση όμως αυτή δεν κοινοποιήθηκε κατά τη διοικητική διαδικασία. Επομένως, δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εξέταση του βασίμου των συμπερασμάτων της Επιτροπής που αμφισβητούνται στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως, προκειμένου να διαπιστωθεί, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 96 ανωτέρω, αν το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε στην προσβαλλόμενη απόφαση θα ήταν διαφορετικό αν η δήλωση αυτή είχε απορριφθεί ως επιβαρυντικό αποδεικτικό στοιχείο (βλ. σκέψεις 416 και 432 κατωτέρω).

393 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν επίσης ότι το απόσπασμα της αποφάσεως της 4ης Ιουλίου 2005 στην υπόθεση COMP/M.3770 – Lufthansa κατά Swiss, το οποίο παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 949 της προσβαλλομένης αποφάσεως, συνιστά επιβαρυντικό στοιχείο το οποίο δεν μπορεί να τους αντιταχθεί. Προς απόρριψη του ισχυρισμού αυτού αρκεί η επισήμανση ότι το απόσπασμα αυτό παρατίθεται από τις ίδιες τις προσφεύγουσες στις απαντήσεις τους στην έκθεση αιτιάσεων και ότι η αιτίαση που αφορά τη μη κοινοποίηση εκ μέρους της Επιτροπής των εγγράφων στα οποία στηρίζεται η διαπίστωση που περιέχεται στο απόσπασμα αυτό απορρίφθηκε ήδη στο πλαίσιο της εξετάσεως του πρώτου λόγου ακυρώσεως, στη σκέψη 119 ανωτέρω.

ii) Επί του περιεχομένου της συμμαχίας WOW και της ουσιαστικής εφαρμογής της

394 Με την υπό κρίση αιτίαση, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν καταρχάς τα συμπεράσματα της Επιτροπής, στις αιτιολογικές σκέψεις 947 έως 952 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με τα οποία το περιεχόμενο της συμμαχίας WOW και οι ουσιαστικές συνθήκες εφαρμογής της δεν δικαιολογούσαν τον συντονισμό της τιμολογήσεως, ιδίως όσον αφορά τους επίναυλους, όπως αυτός που εφαρμόστηκε στο πλαίσιο της επίμαχης συμπράξεως.

395 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι, με την προσβαλλόμενη απόφαση, υποβάθμισε την εφαρμογή της συμμαχίας WOW, αλλοιώνοντας ή παραλείποντας να λάβει υπόψη ορισμένα πραγματικά στοιχεία. Η ενσωμάτωση των δικτύων των εταίρων προκύπτει, επομένως, από τη σύναψη συμφωνιών για τα κοινά αεροσκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων και την κατανομή της χωρητικότητας. Ο ισχυρισμός της Επιτροπής που περιλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 941 της προσβαλλομένης αποφάσεως σύμφωνα με τον οποίο τα μέρη δεν απέδειξαν ότι είχαν εκδοθεί εκτελεστικά μέτρα για την υλοποίηση του σχεδίου ολοκλήρωσης των συστημάτων πληροφορικής αντικρούεται ιδίως από την αναφορά, στην αιτιολογική σκέψη 934 της αποφάσεως αυτής, σε κοινό ηλεκτρονικό σύστημα παρακολουθήσεως. Επιπλέον, η Επιτροπή παραμορφώνει τους ισχυρισμούς των προσφευγουσών υποστηρίζοντας ότι η ολοκλήρωση των λειτουργιών για τη διακίνηση ήταν περιορισμένη ή ότι η συνεργασία σχετικά κοινό σήμα ήταν απλώς περιστασιακή. Τέλος, η ανάγκη για εναρμόνιση των προϊόντων που προσφέρουν τα μέλη της συμμαχίας WOW δεν αντικρούσθηκε από την Επιτροπή, και στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν ελήφθησαν υπόψη πολλές πρωτοβουλίες για την ενσωμάτωση των πωλήσεων.

396 Εν προκειμένω, στις αιτιολογικές σκέψεις 947 έως 952 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι καμία από τις πρωτοβουλίες που φέρεται ότι είχαν αναληφθεί στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW δεν δικαιολογούσε γενικό συντονισμό ως προς τους επίναυλους, για τον λόγο ότι η συνεργασία στο πλαίσιο της εν λόγω συμμαχίας ήταν περιορισμένη, ουδέποτε είχε φθάσει στο στάδιο μιας ολοκληρωμένης πολιτικής πωλήσεων και τιμολογήσεως και περιοριζόταν, κατ' ουσίαν, σε στοχευμένα σχέδια σχετικά με συγκεκριμένα δρομολόγια, συγκεκριμένους πελάτες ή συγκεκριμένα προϊόντα. Για να καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό, η Επιτροπή στηρίχθηκε στην ανάλυση των εγγράφων και των δηλώσεων που προσκόμισαν, κατά τη διοικητική διαδικασία, οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, μέλη της επίμαχης συμμαχίας. Στις αιτιολογικές σκέψεις 951 και 952 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αναφέρθηκε επίσης σε πολλά έγγραφα της δικογραφίας που αποδεικνύουν ότι τα μέλη της συμμαχίας WOW ακολουθούσαν ατομικές πολιτικές στον τομέα των επιναύλων τις οποίες τα μέλη αυτά δεν ήταν διατεθειμένα να εγκαταλείψουν για τις ανάγκες της εν λόγω συμμαχίας.

397 Τα στοιχεία όμως που προβάλλουν οι προσφεύγουσες στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους δεν είναι ικανά να θέσουν υπό αμφισβήτηση το βάσιμο των συμπερασμάτων στα οποία κατέληξε η Επιτροπή.

398 Καταρχάς, διαπιστώνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν επικαλούνται την ύπαρξη γενικής ολοκληρωμένης πολιτικής τιμολογήσεως στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW. Εν συνεχεία, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι τα παραδείγματα εμπορικής ενσωμάτωσης που παραθέτουν στα δικόγραφά τους, όπως η ύπαρξη κοινών αντιπροσώπων πωλήσεων σε ορισμένες χώρες ή η μνεία στην τιμολογιακή προσφορά των προσφευγουσών προορισμών που ενδεχομένως εξυπηρετούνται από άλλα μέλη της συμμαχίας WOW αποδεικνύουν κατ' ανάγκην ότι υπήρξε γενικός συντονισμός όσον αφορά τους ναύλους ή τους επίναυλους. Το ίδιο ισχύει και για τα εναρμονισμένα προϊόντα που διατίθεντο προς πώληση από τη συμμαχία WOW τα οποία μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 938 έως 940 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

Συγκεκριμένα, η επίμαχη εναρμόνιση αφορούσε τις προϋποθέσεις παροχής της υπηρεσίας και, ειδικότερα, τις παρεχόμενες εγγυήσεις, αλλά δεν αποδείχθηκε ότι αφορούσε την τιμολόγηση των εν λόγω προϊόντων. Όσον αφορά τις περιπτώσεις σχετικά με τον συντονισμό των τιμών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 946 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αυτές εντάσσονταν σε συγκεκριμένες πρωτοβουλίες, όπως η από κοινού εκμετάλλευση αεροσκάφους μεταφοράς εμπορευμάτων από τις προσφεύγουσες και τη SAC σε συγκεκριμένο δρομολόγιο ή η περιστασιακή υποβολή κοινών προσφορών σε συγκεκριμένους πελάτες, ιδίως μεταφορείς. Ως εκ τούτου, δεν μπορούν να δικαιολογήσουν την εφαρμογή γενικού συντονισμού όσον αφορά τους επίναυλους.

399 Δεδομένου ότι δεν αποδείχθηκε μια ολοκληρωμένη πολιτική πωλήσεων και τιμολογήσεως η οποία βαίνει πέραν ορισμένων συγκεκριμένων παρεμβάσεων, τα λοιπά στοιχεία που προβάλλουν οι προσφεύγουσες προς αμφισβήτηση της εκ μέρους της Επιτροπής αναλύσεως των προσπαθειών για την προώθηση του σήματος, τη δημιουργία κοινού συστήματος διακινήσεως ή ολοκληρωμένου συστήματος πληροφορικής δεν μπορούν, αυτά καθεαυτά, να δικαιολογήσουν την ύπαρξη γενικού συντονισμού όσον αφορά τους επίναυλους.

400 Τέλος, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν εξάλλου οι προσφεύγουσες στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως, τα στοιχεία, στα οποία γίνεται παραπομπή ιδίως στις αιτιολογικές σκέψεις 956 και 957 της προσβαλλομένης αποφάσεως, καταδεικνύουν ότι, για τους εταίρους της συμμαχίας WOW, η συμφωνία των επίμαχων επαφών προς τους κανόνες του ανταγωνισμού δεν ήταν αυτονόητη.

iii) Επί του περιεχομένου των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW

401 Εν συνεχεία, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν το περιεχόμενο που προσέδωσε η Επιτροπή στις επαφές στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW υποστηρίζοντας ότι οι επαφές αυτές σχετίζονταν με ιδιαίτερες και τοπικές πρωτοβουλίες οι οποίες δεν μπορούσαν, ως τέτοιες, να έχουν σχέση με την ενιαία και διαρκή παράβαση.

402 Οι προσφεύγουσες αμφισβητούν, επομένως, το περιεχόμενο που προσέδωσε η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφαση, σε δεκαοκτώ επαφές μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW στις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 και 628 έως 632. Καμία δεν εμπίπτει σε γενικό συντονισμό όσον αφορά τους επίναυλους. Πρέπει να εξεταστεί ο ισχυρισμός των προσφευγουσών για κάθε μία από τις κατηγορίες των αναφερομένων επαφών.

403 Πρώτον, η επαφή για την οποία γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 596 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορά ανακοίνωση της SAC προς τη Lufthansa και τις προσφεύγουσες, της 1ης Οκτωβρίου 2001, με την οποία επισημαίνει ότι θα εισαγάγει τον επίναυλο ασφαλείας από την 8η Οκτωβρίου 2001. Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η επαφή αυτή εντάσσεται στο ιδιαίτερο πλαίσιο που ίσχυε στις Ηνωμένες Πολιτείες και σχετίζεται με την έναρξη, λίγες ημέρες νωρίτερα, των εναρμονισμένων υπηρεσιών ταχείας παραδόσεως υπό το σήμα WOW. Πλην όμως, πέραν του ότι δεν προσκομίζουν κανένα στοιχείο από το οποίο να προκύπτει τέτοιο περιορισμένο περιεχόμενο της ανακοινώσεως της SAC, επισημαίνεται ότι η επικείμενη εισαγωγή επίναυλου ασφαλείας από την τελευταία συζητείτο, ήδη από τις 28 Σεπτεμβρίου 2001, σε πολλά διαφορετικά φόρουμ στα οποία εμπλέκονταν και άλλοι αερομεταφορείς (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 592 και 594 της προσβαλλομένης αποφάσεως), γεγονός το οποίο καθιστά την εναλλακτική ερμηνεία εκ μέρους των προσφευγουσών ακόμη λιγότερο αληθοφανή.

404 Δεύτερον, όσον αφορά τις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 401, 434, 484, 494, 497, 512 και 546 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν κατ' ουσίαν ότι οι επαφές μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW εντάσσονταν στο πλαίσιο των επαφών που αφορούσαν ειδικά τη «Σκανδιναβία» σχετικά με τη μέθοδο μετατροπής του ποσού του επίναυλου καυσίμων σε τοπικό νόμισμα, οι οποίες δικαιολογούνταν από την εκμετάλλευση κοινών αεροσκαφών μεταφοράς εμπορευμάτων με τη Lufthansa και την Japan Airlines, αφενός, και, στη συνέχεια, με τη SAC, αφετέρου. Όμως, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν κανένα προς στήριξη της θέσης αυτής, ενώ τα στοιχεία που αναφέρονται στην προσβαλλόμενη απόφαση θεωρούνται, ελλείψει αντιθέτων στοιχείων και λόγω της γενικής εφαρμογής των επιναύλων (βλ. σκέψεις 279 έως 288 ανωτέρω και 445 κατωτέρω), ότι αφορούν τις προθέσεις της Lufthansa σχετικά με τη γενική εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων, ανεξαρτήτως οποιουδήποτε ειδικού σχεδίου της συμμαχίας WOW.

405 Τρίτον, όσον αφορά την ανακοίνωση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 488 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι προσφεύγουσες επικαλούνται το ιδιαίτερο κανονιστικό πλαίσιο της Ιαπωνίας για να αποκλείσουν το ενδεχόμενο η ανακοίνωση αυτή να εντάσσεται στους σκοπούς που επιδιώκονται με την ενιαία και διαρκή παράβαση. Το επιχείρημα αυτό εξετάζεται κατωτέρω στο πλαίσιο της δεύτερης αιτιάσεως του έκτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως.

406 Τέταρτον, όσον αφορά τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 490 και 496 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα οποία προέρχονται από τον εκπρόσωπο των προσφευγουσών στις Ηνωμένες Πολιτείες και αναφέρονται στον συντονισμό του επίναυλου καυσίμων που εφάρμοζαν μέλη της συμμαχίας WOW στη χώρα αυτή, υποστηρίζεται ότι εξηγούνται από τις προσπάθειες που κατέβαλε ο εν λόγω υπεύθυνος για την ενίσχυση της συμμαχίας στις Ηνωμένες Πολιτείες καθώς και από τις συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας μεταξύ μελών της συμμαχίας αυτής. Πάντως, αρκεί η διαπίστωση ότι, με την επιχειρηματολογία τους, οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν το περιεχόμενο του συντονισμού όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων για τον οποίο γίνεται λόγος στα επίμαχα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας και δεν αποδεικνύουν ότι ο συντονισμός αυτός περιορίστηκε στις συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας που είχαν συναφθεί μεταξύ μελών της συμμαχίας.

407 Πέμπτον, όσον αφορά το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 3ης Οκτωβρίου 2005 που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι αφορούσε τους όρους σχετικά με την επεξεργασία μιας κοινής προσφοράς προς μεταφορέα και, επομένως, προδήλως, δεν ήταν άσχετο με την εφαρμογή της συμμαχίας WOW. Η Επιτροπή αμφισβητεί την ερμηνεία αυτή που δίδεται από τις προσφεύγουσες, και θεωρεί ότι το επίμαχο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αφορά εν μέρει τη γενική προσέγγιση των μελών της συμμαχίας WOW στο ζήτημα των επιναύλων, ανεξαρτήτως της επίμαχης κοινής προσφοράς. Επιπλέον, στηρίζεται στη μνεία στο μήνυμα ότι «το ζήτημα αυτό [των επιναύλων] συζητήθηκε "εν συντομία" κατά την τελευταία συνεδρίαση [του γενικού συμβουλίου πωλήσεων], αλλά [ότι] δεν περιελήφθη καμία παρατήρηση στα πρακτικά της συνεδριάσεως (σύμπραξη!)».

408 Πάντως, από αυτό το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας προκύπτει ότι είχε ως αντικείμενο, όπως ορθώς υπογραμμίζουν οι προσφεύγουσες, την προετοιμασία συναντήσεως με τον μεταφορέα τον οποίο αφορούσε η κοινή προσφορά που έπρεπε να πραγματοποιηθεί δέκα ημέρες

αργότερα. Στο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αναφέρονται, στο πλαίσιο αυτό, συζητήσεις που έγιναν στο επίπεδο του γενικού συμβουλίου πωλήσεων, στο οποίο μετείχαν οι αντιπρόεδροι των επιφορτισμένων με τις πωλήσεις μελών της συμμαχίας WOW:

«Αναφέρθηκε ότι η [συμμαχία] WOW θα χρησιμοποιήσει το μοντέλο της L[ufthansa] στις "ουδέτερες" αγορές· Ηνωμένων Πολιτειών, Ευρώπης. Επομένως, ορισμένες τοπικές συμφωνίες σε άλλες αγορές μπορούν να εφαρμοστούν, για παράδειγμα στην Ιαπωνία (συμμετοχή των δημοσίων αρχών) ή στις ασιατικές αγορές, όπου οι ανταγωνιστές χρησιμοποιούν διαφορετικά μοντέλα.»

409 Ο συντάκτης του μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας προσθέτει:

«Στα έγγραφά μου, βρήκα τη σύμβαση εντολής που χορηγήθηκε για τις διαπραγματεύσεις της Exel το περασμένο έτος (συνημμένο αντίγραφο), όπου όλοι οι αερομεταφορείς δέχθηκαν να χρησιμοποιήσουν το μοντέλο της L[ufthansa] όσον αφορά τους επίναυλους. Μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε την ίδια διατύπωση στην υπόθεση CAT/DHL;;;; Μπορούμε να θέσουμε το ερώτημα [στο γενικό συμβούλιο πωλήσεων] για να έχουμε μια γρήγορη απάντηση;»

410 Αν και το απόσπασμα αυτό εντάσσεται προδήλως στο πλαίσιο της επεξεργασίας της επίμαχης κοινής προσφοράς, εντούτοις το απόσπασμα που παρατίθεται στη σκέψη 408 ανωτέρω θα μπορούσε επίσης να εμπίπτει, λαμβανομένου υπόψη του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, στην επεξεργασία της εν λόγω προσφοράς, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή. Συναφώς, η αναφορά στις «τοπικές συμφωνίες» μπορεί να ερμηνευθεί ότι εφαρμόζονται ειδικές συμφωνίες στον πελάτη που είναι μεταφορέας με αναχώρηση από συγκεκριμένους αερολιμένες, καθόσον η ερμηνεία αυτή είναι περισσότερο πιθανή από την ερμηνεία ότι το αντικείμενο του μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ήταν να καθοριστούν οι όροι της κοινής προσφοράς που έπρεπε να υποβληθεί από τη συμμαχία WOW προς τον πελάτη αυτόν. Είναι αληθές ότι ο υπαινιγμός, ο οποίος εκφράζεται με το θαυμαστικό «(σύμπραξη!), στο ότι η συζήτηση που έγινε στο επίπεδο του γενικού συμβουλίου πωλήσεων μπορεί να απαγορεύεται από το δίκαιο του ανταγωνισμού αποτελεί ένδειξη περί του αντιθέτου. Εντούτοις, από μόνο τους, ο υπαινιγμός αυτός δεν αρκεί για να αναιρέσει την προτεινόμενη από τις προσφεύγουσες ερμηνεία η οποία δεν στηρίζεται σε μη τεκμηριωμένους ισχυρισμούς, αλλά στο ίδιο το περιεχόμενο του επίμαχου μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας.

411 Συνεπώς, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 3ης Οκτωβρίου 2005 για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως εντάσσεται αποκλειστικά στον σκοπό της καταρτίσεως κοινής προσφοράς εκ μέρους της συμμαχίας WOW προς υποψήφιο πελάτη και, ως εκ τούτου, δεν συμβάλει στην απόδειξη της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

412 Έκτον, όσον αφορά τις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 531 και 628 έως 632 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, αφενός, ότι αυτές δικαιολογούνταν από το σχέδιο εκμεταλλεύσεως κοινού αεροσκάφους μεταφοράς εμπορευμάτων με τη SAC στο δρομολόγιο Κοπεγχάγη-Σικάγο και, αφετέρου, ότι ο συντονισμός αφορούσε αποκλειστικά την εφαρμογή του επίναυλου ασφαλείας στα δρομολόγια με αναχώρηση από τη Δανία.

413 Συναφώς, όσον αφορά, καταρχάς, το περιεχόμενο του συντονισμού που αποφασίστηκε στο πλαίσιο των ως άνω επαφών, επισημαίνεται εκ προοιμίου ότι οι εν λόγω επαφές δεν περιορίζονται στον συντονισμό του επίναυλου ασφαλείας, καθόσον η επαφή περί της οποίας γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 531 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορά ευρύτερα το

ζήτημα των επιναύλων. Ακολούθως, όσον αφορά τις επαφές σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας, από την αιτιολογική σκέψη 630 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το περιεχόμενο των επίμαχων επαφών δεν αφορούσε μόνον τα δρομολόγια με αναχώρηση από τη Δανία, αλλά αφορούσε ευρύτερα την καθιέρωση του επίναυλου ασφαλείας στην Ευρώπη με εναρμονισμένο συντελεστή. Τούτο επιβεβαιώνεται από το γενικό περιεχόμενο του εσωτερικού μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιλαμβάνεται στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη. «κατά τη διάρκεια της σύσκεψής μας της WOW για την Ευρώπη, συμφωνήσαμε ότι θα καθιερώσουμε επίναυλους. Αντιλαμβάνομαι ότι αυτό δεν είναι τόσο απλό όσο το σκεφτόμασταν ή ελπίζαμε»· «[α]ν καθένας πάει προς διαφορετική κατεύθυνση, σε λίγες μόνον ημέρες θα έχουμε τα χειρότερα στις αγορές»· «[ε]μείς πρέπει να αποφασίσουμε στο πλαίσιο της WOW, αν θα συνεχίσουμε όπως προηγουμένως ή αν θα προχωρήσουμε σε διαχωρισμό όπως η KL[M]/AF». Στο εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας των προσφευγουσών που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 632 της προσβαλλομένης αποφάσεως αναφέρεται επίσης ότι «[ε]μείς, η WOW, δηλαδή η [Lufthansa] + [οι προσφεύγουσες], που είχαμε ανέκαθεν ανταγωνισμό με την [SAC] για να αυξήσει τον δικό του επίναυλου ασφαλείας από 0,10 σε 0,13...». Όμως, οι συντελεστές 0,10 και 0,13 δεν αντιστοιχούν στους συντελεστές που εφάρμοζε η SAC στη Δανία, όπως αυτοί προκύπτουν από τα στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες με το παράρτημα A.57.

414 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί ο ισχυρισμός των προσφευγουσών σχετικά με την περιορισμένη έκταση του συντονισμού που υλοποιήθηκε με τα έγγραφα που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 531 και 628 έως 632 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατά συνέπεια, ορθώς θεωρήθηκε ότι οι επίμαχες επαφές συνέβαλαν στην απόδειξη της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, δεν απαιτείται δε να αποφανθεί το Γενικό Δικαστήριο επί του επιχειρήματος, το οποίο κατέστη αλυσιτελές, και αφορά τον δικαιολογημένο συντονισμό σχετικά με τους επίναυλους ο οποίος είχε πιο περιορισμένο περιεχόμενο λόγω των αναγκών της από κοινού εκμεταλλεύσεως αεροσκάφους μεταφοράς εμπορευμάτων.

415 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 3ης Οκτωβρίου 2005, το οποίο μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι εντάσσεται αποκλειστικά στον σκοπό της καταρτίσεως κοινής προσφοράς της συμμαχίας WOW προς υποψήφιο πελάτη και, ως εκ τούτου, δεν μπορεί να συμβάλει στην απόδειξη της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Πρέπει, συνεπώς, να μην περιληφθεί στη δέσμη ενδείξεων την οποία οι προσφεύγουσες αμφισβητούν στο σύνολό της στο πλαίσιο του δέκατου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως.

416 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει επίσης ότι δεν αποδείχθηκε ότι το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση θα ήταν διαφορετικό αφ' ης στιγμής απορρίφθηκε ως επιβαρυντικό αποδεικτικό στοιχείο η δήλωση της Lufthansa που περιέχεται στην απάντηση στην έκθεση αιτιάσεων και παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 933, από την οποία συνήχθη το συμπέρασμα, στη σκέψη 392 ανωτέρω, ότι η Επιτροπή κακώς αρνήθηκε στις προσφεύγουσες την πρόσβαση στη δήλωση αυτή. Συγκεκριμένα, ακόμη και αν δεν είχε καταλήξει στο συμπέρασμα αυτό, η Επιτροπή ορθώς, βάσει των αποδεικτικών στοιχείων που είχε στη διάθεσή της, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η συμμαχία WOW δεν μπορούσε να δικαιολογήσει τον συντονισμό των επιναύλων που λειτούργησε στο πλαίσιο της, λαμβανομένου υπόψη του ότι η συμμαχία αυτή είχε περιορισμένη εφαρμογή.

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία συνάγεται από την υπαίτια παράλειψη εξετάσεως της συμβατότητας των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ

417 Κατά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα καθόσον δεν εξέτασε προηγουμένως τη συμβατότητα των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ. Αφενός, η Επιτροπή απέκλινε κατά τρόπο εισάγοντα δυσμενείς διακρίσεις και αναδρομικά από την ανάλυση την οποία εφαρμόζει στις άλλες συμμαχίες αερομεταφορέων και αφορά τις επικαλύψεις μεταξύ των μελών της συμμαχίας WOW σε μια σχετική αγορά. Αφετέρου, παρέλειψε να λάβει υπόψη δηλώσεις των προσφευγουσών σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ.

418 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

i) Επί της αναδρομικής και εισάγουσας δυσμενείς διακρίσεις εφαρμογής νέας ερμηνείας του εφαρμοστέου στις συμμαχίες των αερομεταφορέων κανόνα

419 Πρέπει να υπομνησθεί ότι οι αρχές της νομιμότητας των ποινών και της ασφάλειας δικαίου δεν μπορούν να ερμηνευθούν ως απαγορεύουσες τη σταδιακή διασαφήνιση των κανόνων της ποινικής ευθύνης, αλλά μπορούν να απαγορεύσουν την αναδρομική εφαρμογή μιας νέας ερμηνείας ενός κανόνα που ορίζει μια παράβαση (πρβλ. απόφαση της 28ης Ιουνίου 2005, Dansk Rørindustri κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P έως C-208/02 P και C-213/02 P, EU:C:2005:408, σκέψη 217).

420 Τούτο συμβαίνει ειδικότερα αν πρόκειται για νομολογιακή ερμηνεία της οποίας το αποτέλεσμα δεν μπορούσε ευλόγως να προβλεφθεί κατά τον χρόνο της διαπράξεως της παραβάσεως, ενόψει ιδίως της ερμηνείας που χρησιμοποιούσε κατά την περίοδο εκείνη νομολογία που αφορούσε την επίμαχη διάταξη νόμου (βλ. απόφαση της 28ης Ιουνίου 2005, Dansk Rørindustri κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P έως C-208/02 P και C-213/02 P, EU:C:2005:408, σκέψη 218 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

421 Οι αρχές αυτές εφαρμόζονται επίσης ως προς την Επιτροπή όταν ερμηνεύει τις διατάξεις των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ για την έκδοση αποφάσεως επιβάλλουσας κυρώσεις (πρβλ. αποφάσεις της 28ης Ιουνίου 2005, Dansk Rørindustri κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P έως C-208/02 P και C-213/02 P, EU:C:2005:408, σκέψη 222, και της 10ης Ιουλίου 2014, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, σκέψη 149).

422 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες επικαλούνται διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής με τις οποίες ενέκρινε πράξη συγκεντρώσεως μεταξύ δύο αερομεταφορέων, είτε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) 4064/89 του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ 1989, L 395, σ. 1, και διορθωτικό ΕΕ 1990, L 257, σ. 13), είτε βάσει του κανονισμού 139/2004. Δεν μνημονεύουν, συναφώς, τις υπόλοιπες περιπτώσεις στις οποίες θα μπορούσε να τύχει εφαρμογής το άρθρο 101 ΣΛΕΕ επ' ευκαιρία της εξετάσεως πράξεως συγκεντρώσεως, σύμφωνα, μεταξύ άλλων, με το άρθρο 2, παράγραφος 4, του κανονισμού 139/2004. Στηρίζονται, κατ' αυτόν τον τρόπο, στην εφαρμογή άλλων ουσιαστικών κανόνων πέραν εκείνων που απορρέουν από το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να αντλήσουν από αυτό επιχείρημα για να προσάψουν στην Επιτροπή ότι εφάρμοσε αναδρομικώς νέα ερμηνεία του εφαρμοστέου εν προκειμένω κανόνα.

423 Όσον αφορά, εν συνεχεία, την επίκληση, από τις προσφεύγουσες, αποφάσεων περί απαλλαγής ορισμένων συμμαχιών αερομεταφορέων τις οποίες εξέδωσε η Επιτροπή στο πλαίσιο της εφαρμοστέας πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003 διαδικασίας, από τις αιτιολογικές σκέψεις 922 έως 925 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε αν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ δεν είχε εφαρμογή στη συμμαχία WOW, αλλά εξέτασε μόνον αν οι επαφές στο πλαίσιο της συμμαχίας αυτής που έγιναν δεκτές στην προσβαλλόμενη απόφαση εντάσσονταν στο πλαίσιο της εν λόγω συμμαχίας ή υπερέβαιναν τις μορφές συνεργασίας τις οποίες προέβλεπε η συμμαχία αυτή και οι οποίες πράγματι εφαρμόστηκαν. Συνεπώς, επειδή δεν είχαν το ίδιο αντικείμενο, οι αποφάσεις τις οποίες επικαλούνται οι προσφεύγουσες δεν απηχούν ερμηνεία του άρθρου 101 ΣΛΕΕ διαφορετική από εκείνη που έγινε δεκτή με την προσβαλλόμενη απόφαση.

424 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν επίσης ότι η συμμαχία WOW υπέστη δυσμενή μεταχείριση σε σχέση με άλλες συμμαχίες αερομεταφορέων, στο μέτρο που στην προσβαλλόμενη απόφαση δεν καταλογίστηκε ευθύνη σε κάποια από τα μέλη τους. Συναφώς, αρκεί να υπομνησθεί ότι, κατά πάγια νομολογία, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διαπίστωσε παράβαση από επιχείρηση η οποία τελούσε σε κατάσταση παρεμφερή προς εκείνη του προσφεύγοντος δεν δύναται να ανατρέψει τη διαπίστωση παραβάσεως του προσφεύγοντος, εφόσον αυτή έχει αποδειχθεί προσηκόντως και ενώ η περίπτωση της άλλης αυτής επιχειρήσεως δεν έχει καν υποβληθεί στην κρίση του δικαστή της Ένωση (βλ. απόφαση της 16ης Ιουνίου 2015, FSL κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-655/11, EU:T:2015:383, σκέψη 461 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

ii) Επί της μη συνεκτιμήσεως των δηλώσεων των προσφευγουσών σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ

425 Όπως υπομνήσθηκε στο άρθρο 2 του κανονισμού 1/2003, η απόδειξη ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ βαρύνει την επιχείρηση ή ένωση επιχειρήσεων που επικαλείται τη διάταξη αυτή. Κατά συνέπεια, το πρόσωπο που επικαλείται το άρθρο 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ πρέπει να αποδείξει ότι πληρούνται οι ως άνω προϋποθέσεις με πειστικά επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία (απόφαση της 24 Μαΐου 2012, MasterCard κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-111/08, EU:T:2012:260, σκέψη 196).

426 Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει καταλλήλως τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία, ήτοι να καθορίσει αν αποδεικνύουν ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία ενδέχεται να είναι ικανά να την υποχρεώσουν να παράσχει μια εξήγηση ή αιτιολογία, ελλείψει της οποίας να επιτρέπεται να συναχθεί ότι το πρόσωπο που επικαλείται το άρθρο 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ ανταποκρίθηκε στο βάρος αποδείξεως που φέρει. Η Επιτροπή οφείλει, σε παρόμοιες περιπτώσεις, να απορρίψει τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία (απόφαση της 24ης Μαΐου 2012, MasterCard κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-111/08, EU:T:2012:260, σκέψη 197).

427 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες, με τις απαντήσεις τους στην έκθεση αιτιάσεων, επικαλέστηκαν την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ ως προς τη συμμαχία WOW. Όμως, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η συμμαχία WOW πληρούσε τις προϋποθέσεις για την εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων, εντούτοις γεγονός παραμένει, αφενός, ότι το περιεχόμενο της επίδικης συμπράξεως δεν συνέπιπτε με εκείνο της συμμαχίας WOW και, αφετέρου, ότι οι επαφές μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW που διαπιστώθηκαν με την προσβαλλόμενη απόφαση υπερέβαιναν, κατ' ουσίαν, το πλαίσιο της εφαρμογής της εν λόγω συμμαχίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν έσφαλε στο μέτρο που δεν παρείχε εξηγήσεις ως προς τα στοιχεία που

προσκόμισαν οι προσφεύγουσες βάσει του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ και αρκέστηκε στο συμπέρασμα, στην αιτιολογική σκέψη 1050 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι συμφωνίες περί συμμαχιών που συνήφθησαν μεταξύ των εμπλεκομένων αερομεταφορέων δεν νομιμοποιούσαν τις επίμαχες ενέργειες.

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία συνάγεται από σφάλματα που αφορούν τη συμπερίληψη στο πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως επαφών που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW

428 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι επαφές τους στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW δεν αποτελούσαν αντικειμενικά μέρος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και δεν αποδείκνυαν ότι γνώριζαν την παράβαση αυτή. Οι προσφεύγουσες στηρίζονται σε πλείονες διαφορές των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW και των επικοινωνιών μεταξύ των «συμμαχιών» στο πλαίσιο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, οι οποίες αφορούσαν, μεταξύ άλλων, τον σκοπό τους, το προσωπικό που συμμετείχε, τη χρονολογική σειρά τους, τη συμμετοχή των αρμόδιων αρχών καθώς και τον τρόπο λειτουργίας τους.

429 Εκ προοιμίου, διαπιστώνεται ότι οι προσφεύγουσες, προκειμένου να αρνηθούν την ύπαρξη αντικειμενικού δεσμού μεταξύ των επαφών των μελών της συμμαχίας WOW και της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, στηρίζονται σε ένα σύνολο παραγόντων οι οποίοι έχουν ως βάση την εσφαλμένη παραδοχή ότι οι εν λόγω επαφές εντάσσονταν στο πλαίσιο της υλοποιήσεως της συμμαχίας WOW. Τούτο ισχύει όσον αφορά την επίκληση ενός υποτιθέμενου διαφορετικού σκοπού, επαφών με τις αρχές σχετικά με τη σύσταση της συμμαχίας ή την απουσία αντιπαλότητας μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW.

430 Όπως προκύπτει από την εξέταση των δύο πρώτων αιτιάσεων του υπό κρίση σκέλους, οι συζητήσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW πληρούν πλείονα κριτήρια τα οποία ο δικαστής της Ένωσης θεωρεί κρίσιμα για την εκτίμηση του ενιαίου χαρακτήρα της παραβάσεως (βλ. σκέψη 298 ανωτέρω) και τα οποία η Επιτροπή δέχθηκε στην προσβαλλομένη απόφαση προκειμένου να χαρακτηρίσει τις επίδικες ενέργειες ως «σύνθετη ενιαία και διαρκή παράβαση (βλ. σκέψη 300 ανωτέρω). Συγκεκριμένα, όπως και οι λοιπές ενέργειες για τις οποίες η Επιτροπή έκρινε ότι εντάσσονταν στην ενιαία και διαρκή παράβαση, οι συζητήσεις αυτές αφορούσαν όλες τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων (ενιαία υπηρεσία). Ομοίως, αφορούσαν όλες τις μελλοντικές προθέσεις των εμπλεκομένων αερομεταφορέων, και, μάλιστα, την υιοθέτηση κοινής συμπεριφοράς, όσον αφορά την εισαγωγή ή την εφαρμογή των επιναύλων (αντίθετος προς τον ανταγωνισμό σκοπός και ενιαίος χαρακτήρας της παραβάσεως).

431 Εξάλλου, η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη συνολικού σχεδίου. Πρώτον, όσον αφορά το ότι το προσωπικό που συμμετείχε στις επαφές μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW και στις λοιπές επίδικες επαφές δεν ήταν το ίδιο, αφενός, η ταυτότητα των εμπλεκομένων φυσικών προσώπων δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη ενιαίας παραβάσεως (βλ. σκέψη 360 ανωτέρω), και, αφετέρου, παρατηρείται ότι, και στις δύο περιπτώσεις, το εμπλεκόμενο προσωπικό υπαγόταν συχνά στην κεντρική διοίκηση, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες. Δεύτερον, πολλές εκτιμήσεις που παραθέτουν οι προσφεύγουσες, όπως ο προφορικός ή γραπτός τύπος των επαφών μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW, ακόμη και αν θεωρηθούν αποδεδειγμένες, δεν είναι, λόγω του ήσσονος σημασίας χαρακτήρα τους, ικανές να θέσουν υπό αμφισβήτηση τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με την ύπαρξη ενιαίας παραβάσεως. Τρίτον, η αντίληψη που είχαν τα μέλη μιας υποτιθέμενης «συγκεκριμένης ομάδας» ως προς τον ρόλο που διαδραμάτισαν οι συζητήσεις που διεξήχθησαν στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW, πέραν του ότι

δεν τεκμηριώνεται με τα δικόγραφα των προσφευγουσών, δεν είναι ικανή να θέσει υπό αμφισβήτηση την αποδεικτική αξία των διαφόρων επαφών που καταγράφονται στην προσβαλλόμενη απόφαση, στις οποίες εμπλέκονταν τα μέλη της εν λόγω συμμαχίας, καθώς και τα συμπεράσματα που συνήγαγε η Επιτροπή από αυτές όσον αφορά την ταυτότητα του αντίθετου προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπού.

432 Επομένως, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί και, ως εκ τούτου, το τέταρτο σκέλος στο σύνολό του, με την υπόμνηση ότι, κατά τη συνολική εξέταση που θα διενεργηθεί στο πλαίσιο του δεκάτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, θα ληφθούν υπόψη οι διαπιστώσεις που εκτίθενται στη σκέψη 415 ανωτέρω.

ε) Επί του ογδόου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση τοπικών και ποικίλων γεγονότων που έλαβαν χώρα σε ορισμένες χώρες

433 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως είχαν τοπικό και ποικίλο χαρακτήρα και δεν μπορούσαν επομένως να χρησιμεύσουν προς απόδειξη της συμμετοχής τους στην, ενιαία και διαρκή παράβαση παγκόσμιας εμβέλειας ή της γνώσης τους ως προς αυτή. Επίσης, η Επιτροπή δεν αντέκρουσε τα επιχειρήματα και τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν, με τα οποία επιχειρούσαν να αποδείξουν ότι δεν υφίστατο εγγενής σύνδεσμος μεταξύ των επαφών αυτών και αυτών που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της επίδικης συμπράξεως.

434 Οι εν λόγω επαφές και η ενιαία και διαρκής παράβαση δεν επεδίωκαν τον ίδιο σκοπό, εμπλέκονταν διαφορετικοί αερομεταφορείς και υπάλληλοι και διακρίνονταν μεταξύ τους ως προς την ημερομηνία, τον τόπο και το περιεχόμενό τους. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω επαφές ήταν μεμονωμένες, σε αυτές συμμετείχαν τοπικοί υπάλληλοι στη Γερμανία, στη Δανία και στη Φινλανδία και μη εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς ή αερομεταφορείς στους οποίους δεν αντιτάχθηκαν οι επαφές αυτές και αφορούσαν συγκεκριμένες συζητήσεις σχετικά με ειδικά τοπικά ζητήματα. Το γεγονός ότι ενημερώθηκαν για τις επαφές αυτές οι κεντρικές διοικήσεις των προσφευγουσών δεν αποδεικνύει αυτομάτως ότι υπήρξε συντονισμός ή ανταλλαγή πληροφοριών στο επίπεδο των κεντρικών διοικήσεων των προσφευγουσών που υπερέβαινε το συγκεκριμένο τοπικό ζήτημα.

435 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται επίσης ότι πολλές από τις επίμαχες επαφές δεν οδήγησαν σε συντονισμό ή δεν επηρέασαν τη συμπεριφορά τους.

436 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι το προσωπικό τους δεν μπορούσε, λόγω των επίμαχων επαφών, να γνωρίζει τη σύμπραξη που εφαρμόστηκε από τη συγκεκριμένη ομάδα και ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι τα εμπλεκόμενα φυσικά πρόσωπα είχαν την πρόθεση, λόγω της συμμετοχής τους στις επαφές αυτές, να συμβάλουν σε παγκόσμια σύμπραξη.

437 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

438 Παρατηρείται ότι, όπως και οι επαφές που αφορούσαν τη συμμαχία WOW, οι οποίες εξετάσθηκαν στο πλαίσιο του τετάρτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, οι τέσσερις κατηγορίες επαφών περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως πληρούν πλείονα κριτήρια τα οποία ο δικαστής της Ένωσης θεωρεί κρίσιμα για την εκτίμηση του ενιαίου χαρακτήρα της παραβάσεως

(βλ. σκέψη 298 ανωτέρω) και τα οποία η Επιτροπή δέχθηκε στην προσβαλλομένη απόφαση προκειμένου να χαρακτηρίσει τις επίδικες ενέργειες ως «σύνθετη ενιαία και διαρκή παράβαση (βλ. σκέψη 300 ανωτέρω).

439 Πρώτον, όπως και οι λοιπές ενέργειες οι οποίες, κατά την Επιτροπή, εντάσσονταν στο πλαίσιο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, οι τέσσερις αυτές κατηγορίες επαφών αφορούσαν όλες τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων (ενιαία υπηρεσία). Ομοίως, αφορούσαν όλες τις μελλοντικές προθέσεις των εμπλεκομένων αερομεταφορέων, και, μάλιστα, την υιοθέτηση κοινής συμπεριφοράς, όσον αφορά την εισαγωγή ή την εφαρμογή των επιναύλων (αντίθετος προς τον ανταγωνισμό σκοπός και ενιαίος χαρακτήρας της παραβάσεως).

440 Συγκεκριμένα, κατά πρώτον, τα εσωτερικά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που ανταλλάγησαν από τις 5 έως τις 11 Ιανουαρίου 2000 και περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 144 της προσβαλλομένης αποφάσεως κάνουν λόγο για συζητήσεις μεταξύ του τοπικού υπευθύνου των προσφευγουσών στη Φινλανδία και τριών άλλων εμπλεκόμενων αερομεταφορέων σχετικά με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων (βλ., επίσης, σκέψη 357 ανωτέρω). Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι, στο πλαίσιο των εν λόγω συζητήσεων, ο τοπικός υπεύθυνος της British Airways εξήγησε ότι η British Airways «δεν είχε ακόμη αποφασίσει αν επρόκειτο να εφαρμοστεί ο [επίναυλος καυσίμων] ή όχι», ενώ ο τοπικός υπεύθυνος της KLM πρότεινε ότι «θα πρέπει όλοι να συμφωνήσουμε σχετικά με αυτόν τον [επίναυλο καυσίμων]» και ότι ένας υπάλληλος της Lufthansa επιβεβαίωσε ότι η Lufthansa «θα προσχωρ[ούσε] σε αυτόν τον [επίναυλο καυσίμων]».

441 Κατά δεύτερον, η «φιλική συνάντηση» της 22ας Ιανουαρίου 2001 που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 173 και 174 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούσε, μεταξύ άλλων, την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων. Επομένως, από εσωτερικό σημείωμα ενός υπαλλήλου της Martinair σχετικά με τη σύσκεψη αυτή όπως συνοψίζεται στην αιτιολογική σκέψη 174 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προκύπτει ότι «η [Lufthansa] έπρεπε να μειώσει το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων την 1η Φεβρουαρίου 2001, ενώ [η Cargolux, η Swiss, ένας άλλος αερομεταφορέας, η KLM και η British Airways] θα διατηρούσαν το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων».

442 Κατά τρίτον, οι αιτιολογικές σκέψεις 395, 411, 425 και 559 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιγράφουν επαφές που πραγματοποιήθηκαν από το 2004 έως το 2005 σχετικά με την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων. Πρόκειται, καταρχάς, για ένα μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 22ας Σεπτεμβρίου 2004, με το οποίο η Lufthansa διαβίβασε σε διάφορους αερομεταφορείς ανακοίνωση περί αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων (αιτιολογική σκέψη 411), στη συνέχεια, για τις συναντήσεις της 3ης Σεπτεμβρίου 2004 και της 17ης Νοεμβρίου 2005 της επιτροπής μεταφοράς εμπορευμάτων του Board of Airlines Representatives in Germany (συμβουλίου εκπροσώπων των αεροπορικών εταιριών στη Γερμανία, στο εξής: BARIG), στο πλαίσιο των οποίων η Lufthansa παρέσχε σε διάφορους αερομεταφορείς πληροφορίες σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων (αιτιολογικές σκέψεις 425 και 559) και, τέλος, για μία συνάντηση της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR της 23ης Ιουλίου 2004 στη Σιγκαπούρη, στο πλαίσιο της οποίας ένας υπεύθυνος της SAC προσκάλεσε τους λοιπούς αερομεταφορείς, σχετικά με την εξέταση του επίναυλου καυσίμων, να «συντονιστούν σε ορισμένο επίπεδο κατά τις μελλοντικές ασκήσεις λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να βελτιωθεί η διαφάνεια στο θέμα των επιναύλων» (αιτιολογική σκέψη 395).

443 Κατά τέταρτον, η αιτιολογική σκέψη 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιγράφει ένα μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 25ης Σεπτεμβρίου 2001. Από την ηλεκτρονική αλληλογραφία, όπως συνοψίζεται από την Επιτροπή στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη, προκύπτει ότι ένας τοπικός υπάλληλος της SAC «στη Σκανδιναβία» ανακοίνωσε στις προσφεύγουσες τα «σχέδια ανταγωνιστών […] οι οποίοι σχεδ[ίαζαν] όλοι την καθιέρωση επίναυλου ασφαλείας, επιθυμούσαν όμως να κάν[ουν] [οι προσφεύγουσες] το πρώτο βήμα».

444 Δεύτερον, όσον αφορά τον τόπο, το χρονοδιάγραμμα, το περιεχόμενο και την υποτιθέμενη τοπική διάσταση των τεσσάρων κατηγοριών των επίμαχων επαφών και των εμπλεκομένων σε αυτές προσώπων, διαπιστώνεται ότι οι προσφεύγουσες σφάλλουν.

445 Είναι αληθές ότι, όπως επισημαίνουν οι προσφεύγουσες, ορισμένες από τις επαφές που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 και 584 της εν λόγω αποφάσεως είχαν τοπική διάσταση και ορισμένες δεν έλαβαν χώρα κατά την ίδια χρονική στιγμή με τις ανακοινώσεις περί των αποφάσεων στο ζήτημα του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας. Παρατηρείται, ωστόσο, ότι οι περιστάσεις αυτές όχι μόνο δεν καταδεικνύουν ότι οι επαφές αυτές δεν εντάσσονταν στο πλαίσιο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, αλλά αποτελούν απλώς συνέπεια του τρόπου εφαρμογής της επίδικης συμπράξεως. Ειδικότερα, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως, οι επίναυλοι ήταν μέτρα γενικής εφαρμογής τα οποία δεν αφορούσαν ειδικά συγκεκριμένο δρομολόγιο, αλλά σκοπός τους ήταν να εφαρμοστούν σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο. Για τον λόγο αυτό, όπως εξήγησε η Επιτροπή στην υποσημείωση αριθ. 1323 και στις αιτιολογικές σκέψεις 876 και 1046 της αποφάσεως αυτής, οι αποφάσεις σχετικά με τους επίναυλους λαμβάνονταν κατά κανόνα στο επίπεδο της κεντρικής διοικήσεως κάθε αερομεταφορέα, λόγω της παγκόσμιας εφαρμογής τους, αλλά εφαρμόζονταν σε τοπικό επίπεδο από το τοπικό προσωπικό και ήταν πιθανό να γίνουν αλλαγές βάσει ιδίως των συνθηκών της αγοράς και της τοπικής νομοθεσίας.

446 Όμως, κατά πρώτον, όπως αναγνωρίζουν επί της ουσίας οι προσφεύγουσες, διαπιστώνεται ότι η ανταλλαγή εσωτερικών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 144 της προσβαλλομένης αποφάσεως έλαβε χώρα τον μήνα μετά την ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και 14ης Δεκεμβρίου 1999 μεταξύ των αερομεταφορέων της συμμαχίας Star Cargo (βλ. σκέψη 360 ανωτέρω), ακολούθησε λίγο μετά την ανακοίνωση για την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων και αφορούσε την απάντηση που έπρεπε να δοθεί στις αντιδράσεις που προκλήθηκαν από τη φιλανδική ένωση μεταφορέων. Εξάλλου, η ανταλλαγή αυτή έλαβε χώρα στις κεντρικές διοικήσεις των προσφευγουσών. Πράγματι, διαπιστώνεται ότι ένας υπάλληλος στην κεντρική διοίκηση των προσφευγουσών ζήτησε από το γραφείο των προσφευγουσών στο Ελσίνκι (Φινλανδία) να έχει «ανεπίσημη στενή επαφή» με υπάλληλο της Lufthansa σχετικά με την αντίδραση που είχε εκφράσει η φιλανδική ένωση μεταφορέων όσον αφορά την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων. Επίσης, η κεντρική διοίκηση παρότρυνε το γραφείο των προσφευγουσών στο Ελσίνκι να απαντήσει στην ένωση αυτή χωρίς να «κάνει αναφορά σε άλλους αερομεταφορείς, διότι αυτό μπορεί να δημιουργήσει πρόβλημα με τις αρχές ελέγχου των συμπράξεων».

447 Κατά δεύτερον, παρατηρείται ότι η «φιλική συνάντηση» της 22ας Ιανουαρίου 2001 και η συνεδρίαση της επιτροπής μεταφοράς εμπορευμάτων του BARIG της 17ης Νοεμβρίου 2005, για τις οποίες γίνεται λόγος, αντιστοίχως, στις αιτιολογικές σκέψεις 173 και 174 και στην αιτιολογική σκέψη 559 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αφορούσαν, τουλάχιστον, την εφαρμογή στη Γερμανία τροποποιήσεως του επιπέδου του επίναυλου καυσίμων που αποφασίστηκε στο επίπεδο των κεντρικών διοικήσεων. Συγκεκριμένα, αφενός, από το εσωτερικό σημείωμα της Martinair που περιγράφεται στη σκέψη 441 ανωτέρω, όπως συνοψίζεται στην αιτιολογική σκέψη 174 της

αποφάσεως αυτής, προκύπτει ότι από την «φιλική συνάντηση» της 22ας Ιανουαρίου 2001 προέκυψε ότι «η [Lufthansa] έπρεπε να μειώσει το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων την 1η Φεβρουαρίου 2001, ενώ [η Cargolux, η Swiss, ένας άλλος αερομεταφορέας, η KLM και η British Airways] θα διατηρούσαν το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων». Από τις αιτιολογικές σκέψεις 168 έως 171 και 182 της εν λόγω αποφάσεως προκύπτει, όμως, ότι οι μειώσεις αυτές, οι οποίες επρόκειτο να εφαρμοστούν στη Γερμανία, εφαρμόσθηκαν επίσης σε ευρύτερη κλίμακα. Αφετέρου, η συνεδρίαση της επιτροπής μεταφοράς εμπορευμάτων του BARIG της 17ης Νοεμβρίου 2005 αφορούσε, μεταξύ άλλων, την εκ μέρους της Lufthansa αναγγελία μειώσεως του επίναυλου καυσίμων από τις 28 Νοεμβρίου 2005. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 552 έως 556 και 562 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι και η μείωση αυτή εφαρμόστηκε σε ευρύτερη κλίμακα.

448 Κατά τρίτον, παρατηρείται ότι η συνάντηση της επιτροπής μεταφοράς εμπορευμάτων του BARIG της 3ης Σεπτεμβρίου 2004, για την οποία γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 425 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αφορούσε διάφορα «θέματα της επικαιρότητας» στο πλαίσιο των οποίων η Lufthansa ενημέρωσε τους λοιπούς μετέχοντες για τα «νέα» που την αφορούσαν. Μεταξύ των θεμάτων αυτών συγκαταλεγόταν ιδίως ο επίναυλος καυσίμων. Με το δικόγραφο της προσφυγής, οι προσφεύγουσες διευκρινίζουν ότι επρόκειτο για τροποποιήσεις του επίναυλου καυσίμων.

449 Η αιτιολογική σκέψη 411 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορά μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας με το οποίο η Lufthansa, 19 ημέρες αργότερα, διαβίβασε σε δεκαέξι αερομεταφορείς, πολλοί εκ των οποίων είχαν μετάσχει στη συνάντηση της επιτροπής μεταφοράς εμπορευμάτων του BARIG που περιγράφεται στη σκέψη 448, την ανακοίνωσή της περί αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων από τις 4 Οκτωβρίου 2004. Δεν αμφισβητείται ότι το μήνυμα αυτό ηλεκτρονικής αλληλογραφίας απεστάλη από τον Γερμανό υπεύθυνο πωλήσεων της Lufthansa στους τοπικούς ομολόγους του.

450 Ωστόσο, από τα στοιχεία της δικογραφίας προκύπτει ότι το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν ήταν αποκλειστικά τοπικό. Επρόκειτο, τουλάχιστον, για τη διασφάλιση της τοπικής εφαρμογής αυξήσεως που είχε αποφασιστεί στο επίπεδο των κεντρικών διοικήσεων. Ειδικότερα, ούτε από την προσβαλλόμενη απόφαση ούτε από τα δικόγραφα των προσφευγουσών προκύπτει ότι το περιεχόμενο της αυξήσεως αυτής δεν προοριζόταν να εφαρμοστεί και σε άλλες χώρες.

451 Αντιθέτως, από την αιτιολογική σκέψη 409 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, την προηγουμένη της αποστολής του εν λόγω μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, ο διαχειριστής της CPA στο Βέλγιο διαβίβασε εσωτερικά στην κεντρική του διοίκηση την ανακοίνωση περί αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων από τη Lufthansa και ανέφερε ότι, την ίδια μέρα, θα γινόταν μια «τελική συζήτηση στον “τομέα” προκειμένου να συζητηθεί η ημερομηνία εισαγωγής στο Βέλγιο». Επίσης, από τα εσωτερικά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της CPA περί των οποίων γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 414 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η «πλειονότητα των φορέων που εκμεταλλεύονται αεροσκάφη μεταφοράς εμπορευμάτων στις Βρυξέλλες [είχαν] αποφασίσει να αυξήσουν [τον επίναυλο καυσίμων] από την 1η Οκτωβρίου 2004», αλλά, όσον αφορά τη SAC η οποία είχε εκφράσει την πρόθεσή της να πράξει το ίδιο, ότι η κεντρική της διοίκηση της υπενθύμισε ότι «έπρεπε να επιλέξει την ημερομηνία της 4ης Οκτωβρίου [2004]» (βλ. σκέψη 289 ανωτέρω).

452 Επιπλέον, οι προσφεύγουσες επισήμαναν με το δικόγραφο της προσφυγής ότι στον ίδιο υπεύθυνο πωλήσεων στη Γερμανία απευθύνθηκαν οι ανακοινώσεις σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων τις οποίες τους είχε διαβιβάσει η Lufthansa από το 2003 έως το 2004, μεταξύ των οποίων και η περιγραφομένη στην αιτιολογική σκέψη 411 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

453 Κατά τέταρτον, παρατηρείται ότι, όπως αναγνωρίζουν οι προσφεύγουσες με το δικόγραφο της προσφυγής, το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως απευθυνόταν στον πρόεδρο-γενικό διευθυντή τους. Από την αιτιολογική αυτή σκέψη προκύπτει επίσης ότι ο τοπικός υπάλληλος της SAC, ο οποίος, με το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, απέστειλε στις προσφεύγουσες πληροφορίες σχετικά με την πρόθεση διαφόρων αερομεταφορέων να θεσπίσουν επίναυλο ασφαλείας, τις κοινοποίησε και στην κεντρική του διοίκηση.

454 Βεβαίως, σε αντίθεση με τις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 144, 173, 174, 559 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 584 της αποφάσεως αυτής προηγείται της λήψεως αποφάσεως σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας από τις κεντρικές διοικήσεις των αερομεταφορέων. Εντούτοις, τούτο εξηγείται από το γεγονός ότι το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας έλαβε χώρα ενώ δεν ήταν ακόμη βέβαιο ότι επρόκειτο να θεσπιστεί ο επίναυλος ασφαλείας.

455 Κατά πέμπτον, από την αιτιολογική σκέψη 372 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η μνημονευόμενη στην αιτιολογική σκέψη 395 της αποφάσεως αυτής συνάντηση της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR της 23ης Ιουλίου 2004 εντασσόταν στο πλαίσιο συζητήσεων μεταξύ αερομεταφορέων που διεξήχθησαν το καλοκαίρι του 2004 τόσο σε επίπεδο κεντρικών διοικήσεων όσο και σε τοπικό επίπεδο σχετικά με την εισαγωγή νέων κατώτατων ορίων ενεργοποιήσεως, τη νέα αύξηση των τιμών των καυσίμων και την αύξηση του επίναυλου καυσίμων. Οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν κανένα στοιχείο ικανό να θέσει υπό αμφισβήτηση την ερμηνεία αυτή.

456 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή στηρίχθηκε στις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκειμένου να αποδείξει τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

457 Κανένα από τα επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν μπορεί να αμφισβητήσει το συμπέρασμα αυτό.

458 Πρώτον, παρατηρείται ότι οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να αποδείξει ότι τα φυσικά πρόσωπα που μετείχαν στις τέσσερις επίμαχες επαφές είχαν, κάθε ένα από αυτά, σκοπό, λόγω της εμπλοκής τους στις εν λόγω επαφές, να συμβάλει στην επίδικη σύμπραξη. Οι προσφεύγουσες δεν μπορούν επίσης να υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να αποδείξει ότι οι επαφές αυτές παρείχαν στα εμπλεκόμενα πρόσωπα τη δυνατότητα να λάβουν γνώση της «συμπράξεως που εφαρμόστηκε γύρω από τη συγκεκριμένη ομάδα».

459 Κατά τη νομολογία, επιχείρηση η οποία έχει μετάσχει σε μια τέτοια ενιαία και σύνθετη παράβαση με ενέργειές της, εμπίπτουσες στην έννοια της αντίθετης προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμφωνίας ή εναρμονισμένης πρακτικής, κατά το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, οι οποίες απέβλεπαν στην υλοποίηση της παραβάσεως στο σύνολό της, είναι συνυπαίτια, για όλη τη διάρκεια της συμμετοχής της στην εν λόγω παράβαση, για ενέργειες στις οποίες προέβησαν

άλλες επιχειρήσεις στο πλαίσιο της ίδιας παραβάσεως. Τούτο ισχύει όταν αποδεικνύεται ότι η εν λόγω επιχείρηση είχε την πρόθεση να συμβάλει, με τη συμπεριφορά της, στους κοινούς σκοπούς τους οποίους επιδίωκε το σύνολο των συμμετεχόντων και ότι γνώριζε τις συγκεκριμένες ενέργειες τις οποίες σχεδίαζαν ή στις οποίες προέβαιναν άλλες επιχειρήσεις επιδιώκοντας τους ίδιους σκοπούς ή μπορούσε ευλόγως να τις προβλέψει και αποδεχόταν τον σχετικό κίνδυνο (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, σκέψη 42 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

460 Έτσι, η επιχείρηση μπορεί να έχει συμμετάσχει άμεσα στο σύνολο των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφορών που συνθέτουν την ενιαία και διαρκή παράβαση, οπότε η Επιτροπή ορθώς της καταλογίζει την ευθύνη για το σύνολο των συμπεριφορών αυτών και, συνεπώς, για την εν λόγω παράβαση στο σύνολό της. Η επιχείρηση μπορεί επίσης να έχει συμμετάσχει άμεσα σε μέρος μόνον των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφορών που συνθέτουν την ενιαία και διαρκή παράβαση, αλλά να γνώριζε το σύνολο των λοιπών παραβατικών συμπεριφορών τις οποίες είχαν κατά νου ή ανέπτυσσαν οι λοιποί συμμετέχοντες στη σύμπραξη επιδιώκοντας τους ίδιους σκοπούς ή να μπορούσε ευλόγως να τις προβλέψει και να αποδεχόταν τον σχετικό κίνδυνο. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή ορθώς επίσης καταλογίζει στην επιχείρηση αυτή την ευθύνη για το σύνολο των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφορών που συνθέτουν την εν λόγω παράβαση και, συνεπώς, για την παράβαση στο σύνολό της (απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, σκέψη 43).

461 Εξ αυτού προκύπτει, συνεπώς, ότι πρέπει να συντρέχουν τρεις προϋποθέσεις προκειμένου να αποδειχθεί η συμμετοχή σε ενιαία και διαρκή παράβαση, ήτοι η ύπαρξη συνολικού σχεδίου με το οποίο επιδιώκεται κοινός σκοπός, η εν γνώσει συμμετοχή της επιχειρήσεως στο σχέδιο αυτό και το γεγονός ότι αυτή τελούσε σε (αποδεδειγμένη ή τεκμαιρόμενη) γνώση των παραβατικών συμπεριφορών των άλλων επιχειρήσεων στις οποίες δεν συμμετείχε άμεσα (απόφαση της 16ης Ιουνίου 2011, Putters International κατά Επιτροπής, T-211/08, EU:T:2011:289, σκέψη 35· βλ., επίσης, απόφαση της 13ης Ιουλίου 2018, Stührk Delikatessen Import κατά Επιτροπής, T-58/14, μη δημοσιευθείσα EU:T:2018:474, σκέψη 118 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

462 Αντιθέτως, ουδόλως ήταν αναγκαίο να ισχύει το ίδιο για καθένα από τα εμπλεκόμενα φυσικά πρόσωπα.

463 Δεύτερον, όσον αφορά το ότι σε ορισμένους εκ των αερομεταφορέων οι οποίοι ενεπλάκησαν στις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προσήφθη η συμμετοχή τους σε αυτές, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 845 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν είναι απαραίτητο καθεμία από τις αποδείξεις που προσκόμισε η Επιτροπή να στηρίζει την αταλάντευτη πεποίθηση ότι διαρπάχθηκε κάθε στοιχείο της παραβάσεως. Αρκεί η δέσμη των ενδείξεων που επικαλείται το θεσμικό όργανο, συνολικώς εκτιμώμενη, και της οποίας τα διάφορα στοιχεία ενισχύονται αμοιβαίως, να ανταποκρίνεται στην εν λόγω απαίτηση (βλ. απόφαση της 16ης Νοεμβρίου 2011, Sachsa Verpackung κατά Επιτροπής, T-79/06, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2011:674, σκέψη 60 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

464 Ορθώς, επομένως, η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 716 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ανέφερε ότι «δεν [έδινε] κατ' ανάγκην την ίδια αξία σε κάθε αιτιολογική σκέψη […] ούτε σε κάθε επιμέρους αποδεικτικό στοιχείο που αυτή περιέχει» και ότι «[ο] ι αιτιολογικές σκέψεις στις οποίες [γινόταν] αναφορά [αποτελούσαν] μάλλον μέρος του συνόλου των αποδεικτικών στοιχείων επί των οποίων [αυτή] στηρί[χτηκε] και [έπρεπε] να εκτιμηθούν στο πλαίσιο αυτό».

465 Δεν αποδείχτηκε, όμως, ότι η Επιτροπή διέθετε για τους επίμαχους αερομεταφορείς σχετικά με τις επίμαχες επαφές δέσμη ενδείξεων αντίστοιχη με αυτήν που διέθετε για τις προσφεύγουσες.

466 Τρίτον, για λόγους ανάλογους με εκείνους που εκτίθενται στη σκέψη 363 ανωτέρω, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να προβάλουν ότι οι επαφές στις οποίες αναφέρονται οι αιτιολογικές σκέψεις 144 και 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν επηρέασαν τη συμπεριφορά τους.

467 Κατόπιν των ανωτέρω, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

στ) Επί του πέμπτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση επαφών σχετικών με συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας

468 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα περί τα πράγματα και περί το δίκαιο καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι τα ομαδικά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa για τα οποία γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως εντάσσονταν στην ενιαία και διαρκή παράβαση, μολονότι αφορούσαν την εφαρμογή επίναυλου καυσίμων στο πλαίσιο συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας μεταξύ της Lufthansa και άλλων αερομεταφορέων.

469 Πρώτον, κατά τις προσφεύγουσες, η απόδειξη περί της υπάρξεως και των όρων των συμφωνιών αυτών μπορεί να βρεθεί μόνο σε έγγραφα στα οποία δεν έχουν πρόσβαση και τα οποία ζήτησαν να προσκομιστούν στο πλαίσιο του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ήτοι στις δηλώσεις περί επιείκειας της Lufthansa καθώς και στις απαντήσεις άλλων αερομεταφορέων στην έκθεση αιτιάσεων. Η ερμηνεία των προσφευγουσών ενισχύεται, ωστόσο, από τα ακόλουθα τρία στοιχεία. Κατά πρώτον, τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας απεστάλησαν από τον Μάρτιο έως τον Αύγουστο 2005 από την υπηρεσία της Lufthansa που ήταν επιφορτισμένη με την τιμολόγηση προς τους υπαλλήλους των υπηρεσιών «δικτύου» των αερομεταφορέων που αγόραζαν από αυτήν χωρητικότητα. Όμως, οι υπηρεσίες αυτές είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση των συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας για τους αερομεταφορείς και, γενικώς, δεν εμπλέκονται στην τιμολόγηση ή στον καθορισμό επιναύλων. Κατά δεύτερον, η Lufthansa αποκάλεσε με τον όρο «[α]γαπητοί εταίροι» τους παραλήπτες των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Κατά τρίτον, η ύπαρξη συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας μεταξύ της Lufthansa και των παραληπτών των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αποτελεί τη μόνη εύλογη εξήγηση όσον αφορά την αλλαγή των παραληπτών από το ένα μήνυμα στο άλλο.

470 Δεύτερον, η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa Cargo που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούσαν την ενιαία και διαρκή παράβαση.

471 Ειδικότερα, αφενός, η Επιτροπή δεν ανταποκρίθηκε στο βάρος αποδείξεως που φέρει και δεν αιτιολογεί επαρκώς την προσβαλλόμενη απόφαση, καθόσον δεν απαντά σε κανένα από τα επιχειρήματα και τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες. Τα εν λόγω επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία αποδεικνύουν, όμως, ότι δεν υφίστατο εγγενής σύνδεσμος ούτε αλληλεπίδραση μεταξύ των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας και των επικοινωνιών που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της επίδικης συμπράξεως. Καταρχάς, τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa για τα οποία γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως εστάλησαν κάθε φορά σε δέκα έως δώδεκα αερομεταφορείς, εκ των οποίων ουδείς ανήκε στη «συγκεκριμένη ομάδα» και για περισσότερο από το ήμισυ εξ αυτών κρίθηκε ότι δεν συμμετείχαν στην επίμαχη

σύμπραξη. Εν συνεχεία, οι υπάλληλοι στους οποίους απευθύνονταν τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ήταν επιφορτισμένοι με τη διαχείριση συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας. Εξάλλου, ο υπάλληλος των προσφευγουσών στον οποίο απευθύνονταν τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν έλαβε κανένα από τα λοιπά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που δέχθηκε εις βάρος τους η Επιτροπή. Τέλος, η αποστολή των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, τα οποία περιείχαν αποκλειστικά δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες, συνέπεσε με την καθιέρωση επίναυλου καυσίμων στις συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας μεταξύ αερομεταφορέων το 2005.

472 Αφετέρου, η Επιτροπή δεν εξήγησε πώς ο υπάλληλος των προσφευγουσών στον οποίο απευθύνονταν τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως είχε την πρόθεση να συμβάλει στην ενιαία και διαρκή παράβαση, λαμβάνοντας απλώς μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιείχαν δημόσιες ανακοινώσεις σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων για τις οποίες υπήρχε θεμιτή εμπορική δικαιολογία.

473 Τρίτον και εν πάση περιπτώσει, τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν μπορούσαν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των προσφευγουσών. Ειδικότερα, οι προσφεύγουσες καθόρισαν την πολιτική τους στον τομέα των επιναύλων στο πλαίσιο της συνεργασίας τους με τη Lufthansa εντός της συμμαχίας η οποία είχε τύχει της απαλλαγής. Η συνεργασία αυτή πραγματοποιήθηκε μέσω της ανταλλαγής διμερών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας μεταξύ των κεντρικών διοικήσεων των δύο αερομεταφορέων, τα οποία προηγούντο πάντοτε των συλλογικών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa.

474 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

475 Συναφώς, πρώτον, διαπιστώνεται ότι, όπως και οι λοιπές ενέργειες που εμπίπτουν στην ενιαία και διαρκή παράβαση, τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για τα οποία γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούσαν όλες τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων (ενιαία υπηρεσία) και το ύψος και το χρονοδιάγραμμα του επίναυλου καυσίμων (αντίθετο προς τον ανταγωνισμό σκοπό και ενιαίο χαρακτήρα της παραβάσεως). Πράγματι, όλα αυτά τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας είχαν ως αντικείμενο την ενημέρωση των παραληπτών τους σχετικά με την πρόθεση της Lufthansa να αυξήσει τον επίναυλο καυσίμων από μια συγκεκριμένη μελλοντική ημερομηνία.

476 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι επρόκειτο αποκλειστικά για τη διασφάλιση της ορθής εκτελέσεως υποθετικών συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας.

477 Ειδικότερα, από την αιτιολογική σκέψη 482 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι οι επίμαχες επαφές χρησίμευαν, τουλάχιστον εν μέρει, ως βάση για την επίδικη σύμπραξη. Στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη 482 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή παρέθεσε την απάντηση ενός αερομεταφορέα στο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa που αναφέρεται στην ίδια αιτιολογική σκέψη. Στην απάντηση αυτή, ο εν λόγω αερομεταφορέας ενημερώνει τη Lufthansa ως ακολούθως: «δώσαμε οδηγίες στα γραφεία μας για να εφαρμόσουν την ανάλογη αύξηση».

478 Δεν προκύπτει, όμως, από τα στοιχεία του φακέλου ότι η απάντηση αυτή εντασσόταν στο πλαίσιο της εφαρμογής εμπορικής συμφωνίας συναφθείσας μεταξύ τους επίμαχου αερομεταφορέα και της Lufthansa. Το γεγονός ότι δεν καταλογίστηκε ευθύνη στον εν λόγω αερομεταφορέα και ότι συμμερίστηκε τις προθέσεις αυτές σε διμερές επίπεδο δεν μπορεί να διαψεύσει τη διαπίστωση αυτή.

479 Επιπλέον, από την εξέταση της χρονολογικής σειράς των σχετικών με τον επίναυλο καυσίμων επαφών προκύπτει ότι τα εν λόγω ομαδικά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που απέστειλε η Lufthansa ενεργοποίησαν διαδοχικές αντιδράσεις εκ μέρους των λοιπών αερομεταφορέων στο ζήτημα του δικού τους επίναυλου καυσίμων. Επομένως, μετά την ανακοίνωση της Lufthansa της 22ας Αυγούστου 2005 (αιτιολογική σκέψη 495) ακολούθησαν, την ίδια ημέρα ή την επομένη, εσωτερικές ανταλλαγές μηνυμάτων στις προσφεύγουσες (αιτιολογική σκέψη 496), στην Japan Airlines (αιτιολογική σκέψη 497) και σε έναν άλλον αερομεταφορέα (αιτιολογική σκέψη 498), σχετικά με το ζήτημα της αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων.

480 Επίσης, ματαίως, οι προσφεύγουσες επικαλούνται τον δημόσιο χαρακτήρα των πληροφοριών που ανταλλάγησαν στο πλαίσιο των επαφών που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ειδικότερα, αφενός, πρέπει να υπομνησθεί ότι η ανταλλαγή δημόσια διαθέσιμων πληροφοριών συνιστά παράβαση του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, όταν στηρίζει άλλον μηχανισμό που θίγει τον ανταγωνισμό (πρβλ. απόφαση της 7ης Ιανουαρίου 2004, Aalborg Portland κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P και C-219/00 P, EU:C:2004:6, σκέψη 281).

481 Όπως, όμως, προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 118, 121, 125, 706 και 848 της προσβαλλομένης αποφάσεως, καθώς και από τις σκέψεις 476 και 478 ανωτέρω, τούτο ίσχυε όσον αφορά τις επαφές που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

482 Αφετέρου, παρατηρείται, όπως επισήμανε και η Επιτροπή, ότι, στο πλαίσιο των επαφών που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Lufthansa δεν αρκέστηκε να γνωστοποιήσει δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες στις οποίες είχαν πρόσβαση οι συμβαλλόμενοι σε υποθετικές συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας. Αντιθέτως, η Lufthansa τους απέστειλε ομαδικά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, αποκαλύπτοντας επομένως σε όλους τους παραλήπτες την ταυτότητα των ενδιαφερόμενων αερομεταφορέων (βλ. αιτιολογική σκέψη 797 της προσβαλλομένης αποφάσεως), καθώς και το ποσό και το χρονοδιάγραμμα του οφειλόμενου βάσει των εν λόγω υποθετικών συμφωνιών επίναυλου καυσίμων.

483 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες δεν ισχυρίζονται καν ότι οι εν λόγω ομαδικές αποστολές ήταν αναγκαίες για την εκτέλεση των υποθετικών αυτών συμφωνιών και τα έγγραφα της δικογραφίας αποδεικνύουν ότι τούτο δεν συνέβαινε. Επομένως, από την αιτιολογική σκέψη 453 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, στις 22 Μαρτίου 2005, η Lufthansa διαβίβασε σε ένα από τα μέρη των υποθετικών αυτών συμφωνιών το ανακοινωθέν τύπου με το οποίο γνωστοποιούσε αύξηση του επίναυλου καυσίμων, την οποία είχε προηγουμένως διαβιβάσει στους «[α]γαπητούς εταίρους» της μέσω ομαδικού ηλεκτρονικού μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας (αιτιολογική σκέψη 450). Ομοίως, από τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιλαμβάνονται στα παραρτήματα Α.59 έως Α.61 του δικογράφου της προσφυγής προκύπτει ότι η SAC γνωστοποίησε στις προσφεύγουσες την πρόθεσή της να αυξήσει τον επίναυλο καυσίμων τον οποίο όφειλαν βάσει των συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας που είχαν συνάψει.

484 Δεύτερον, παρατηρείται ότι ο αποστολέας των τριών από τα τέσσερα αυτά μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας (αιτιολογικές σκέψεις 446, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως) είναι υπάλληλος της Lufthansa τον οποίο οι ίδιες οι προσφεύγουσες περιγράφουν ως «το προφανώς κεντρικό στοιχείο της [ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως] παγκόσμιας εμβέλειας» και τον «κύριο υπάλληλο της [Lufthansa] εντός της συγκεκριμένης ομάδας». Η αποστολέας του τετάρτου από τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας (αιτιολογική σκέψη 450 της προσβαλλομένης αποφάσεως) ήταν η διευθύντρια για τις τιμολογήσεις της Lufthansa. Όμως, η εν λόγω διευθύντρια, αφενός, ενεπλάκη τουλάχιστον σε μία άλλη επίμαχη επαφή (αιτιολογική σκέψη 455 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Αφετέρου, από το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 7ης Απριλίου 2005 για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 457 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι ο διευθυντής της πολιτικής τιμών της Lan Airlines ζήτησε από έναν από τους συναδέλφους του να έλθει σε επαφή μαζί της προκειμένου να συζητηθεί ο δείκτης της τιμής του καυσίμου.

485 Αντιθέτως, είναι αληθές ότι ο υπάλληλος των προσφευγουσών στον οποίο απευθύνθηκαν τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν μετέσχε σε άλλες ενέργειες για τις οποίες η Επιτροπή συνήγαγε ότι εντάσσονταν στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Τούτο, ωστόσο, δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν εντάσσονταν στο πλαίσιο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Επομένως, αφενός, υφίσταται κάποια αλληλοεπικάλυψη μεταξύ άλλων αποδεκτών των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας και των φυσικών προσώπων που μετείχαν σε άλλες ενέργειες οι οποίες, όπως διαπιστώθηκε, εντάσσονταν στην παράβαση αυτή. Ειδικότερα, ο υπάλληλος της Lan Airlines στον οποίο απεστάλη το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως μετέσχε στις επίδικες επαφές που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 474 της ίδιας αποφάσεως.

486 Αφετέρου, υπενθυμίζεται ότι η ταυτότητα των φυσικών προσώπων που εμπλέκονται στις διάφορες επίδικες ενέργειες δεν είναι αναγκαία για την ύπαρξη ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Εξάλλου, ούτε η ταυτότητα των εμπλεκομένων επιχειρήσεων είναι αναγκαία (βλ. σκέψη 316 ανωτέρω).

487 Τρίτον, διαπιστώνεται ότι η μέθοδος που συνίσταται στην εκ μέρους της Lufthansa ενημέρωση, μέσω ομαδικών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, σχετικά με την πρόθεσή της να τροποποιήσει προσεχώς το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων χρησιμοποιήθηκε μόνο στο πλαίσιο επαφών που οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι αποσκοπούσαν στην εκτέλεση συμφωνιών περί κρατήσεως χωρητικότητας. Ειδικότερα, η Lufthansa ενήργησε κατά τον ίδιο τρόπο στο πλαίσιο άλλων επαφών, τόσο σε επίπεδο κεντρικών διοικήσεων (αιτιολογικές σκέψεις 279 και 346 της προσβαλλομένης αποφάσεως) όσο και σε τοπικό επίπεδο (αιτιολογικές σκέψεις 313 και 507 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

488 Τέταρτον, όσον αφορά το γεγονός ότι η αποστολή των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας συνέπιπτε με τη συμπερίληψη επιναύλων σε συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας, παρατηρείται ότι τα εν λόγω μηνύματα συμπίπτουν επίσης με πολλές άλλες επίμαχες επαφές, για τις οποίες δεν προβάλλεται το επιχείρημα ότι αποσκοπούσαν στην εκτέλεση τέτοιων συμφωνιών.

489 Όσον αφορά την αιτίαση που αφορά έλλειψη αιτιολογίας, η οποία αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, υπενθυμίζεται ότι, δυνάμει του άρθρου 296 ΣΛΕΕ και του άρθρου 41, παράγραφος 2, στοιχείο γ′, του Χάρτη, οι αποφάσεις που εκδίδει η Επιτροπή πρέπει να είναι αιτιολογημένες.

490 Επιπροσθέτως, υπενθυμίζεται ότι η αιτιολογία πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη φύση της οικείας πράξεως και πρέπει να διαφαίνεται από αυτήν, κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο, η συλλογιστική του θεσμικού οργάνου που εκδίδει την πράξη, ώστε οι ενδιαφερόμενοι να γνωρίζουν τους λόγους που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου και το αρμόδιο δικαιοδοτικό όργανο να μπορεί να ασκεί τον έλεγχό του (πρβλ. απόφαση της 29ης Σεπτεμβρίου 2011, Elf Aquitaine κατά Επιτροπής, C-521/09 P, EU:C:2011:620, σκέψη 147).

491 Η τήρηση της υποχρεώσεως περί αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται αναλόγως των περιστάσεων της συγκεκριμένης περιπτώσεως, ιδίως του περιεχομένου της πράξεως, της φύσεως των προβαλλομένων λόγων και του συμφέροντος που έχουν ενδεχομένως στην παροχή διευκρινίσεων οι αποδέκτες της πράξεως ή άλλα πρόσωπα τα οποία η πράξη αφορά κατά την έννοια του άρθρου 263, τέταρτο εδάφιο, ΣΛΕΕ. Η αιτιολογία δεν απαιτείται να εξειδικεύει όλα τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία, καθόσον το ζήτημα αν η αιτιολογία μιας πράξεως ικανοποιεί τις επιταγές του άρθρου 296 ΣΛΕΕ και του άρθρου 41, παράγραφος 2, στοιχείο γ′, του Χάρτη, πρέπει να εκτιμάται όχι μόνο βάσει του γράμματός της, αλλά και βάσει του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα (αποφάσεις της 29ης Σεπτεμβρίου 2011, Elf Aquitaine κατά Επιτροπής, C-521/09 P, EU:C:2011:620, σκέψη 150, και της 13ης Δεκεμβρίου 2016, Printeos κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-95/15, EU:T:2016:722, σκέψη 45).

492 Εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέθεσε τις «βασικές [α]ρχές και [τη] δομή της συμπράξεως» στις αιτιολογικές σκέψεις 107 έως 112 της προσβαλλομένης αποφάσεως και περιέγραψε, στις αιτιολογικές σκέψεις 118 έως 120 της αποφάσεως αυτής, τις επαφές σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, οι οποίες περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων, μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας με τα οποία διαδίδονταν δημόσιες πληροφορίες, μεταξύ άλλων στους μη εμπλεκόμενους αερομεταφορείς. Στις αιτιολογικές σκέψεις 869 έως 883 της αποφάσεως αυτής, εξήγησε τους λόγους για τους οποίους κατάληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει ενιαία παράβαση. Στην αιτιολογική σκέψη 719 της ίδιας αποφάσεως, εξέτασε τα αποδεικτικά στοιχεία που έγιναν δεκτά σε βάρος των προσφευγουσών όσον αφορά το σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται εκείνα που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 446, 450, 482 και 495 της επίμαχης αποφάσεως.

493 Υπό τις συνθήκες αυτές, και βάσει της σχετικής νομολογίας, και όπως εξάλλου προκύπτει από την επιχειρηματολογία ως προς την ουσία που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους (βλ. σκέψεις 475 έως 488 ανωτέρω), οι προσφεύγουσες μπορούσαν ευχερώς να κατανοήσουν για ποιόν λόγο η Επιτροπή δέχτηκε ότι τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία εμπίπτουν στην ενιαία και διαρκή παράβαση παρά τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν κατά το στάδιο της διοικητικής διαδικασίας και το Γενικό Δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του.

494 Κατά συνέπεια, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

495 Υπό τις συνθήκες αυτές, ακόμη και αν υποτεθεί ότι πρόθεση των προσφευγουσών ήταν να επαναλάβουν, στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, την αίτησή τους περί προσκομίσεως των δηλώσεων περί επιείκειας της Lufthansa καθώς και των απαντήσεων άλλων αερομεταφορέων στην έκθεση αιτιάσεων, το Γενικό Δικαστήριο διαπιστώνει ότι η προσκόμισή τους δεν μπορεί να

έχει οποιαδήποτε χρησιμότητα για την εξέταση του υπό κρίση σκέλους και ότι, ως εκ τούτου, δεν συντρέχει λόγος, μέσω μέτρου οργανώσεως της διαδικασίας, να ζητηθεί από την Επιτροπή να τις υποβάλει.

ζ) Επί του έκτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλμα κατά την εκτίμηση των επαφών που έλαβαν χώρα σε τρίτες χώρες

496 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί τα πράγματα και περί το δίκαιο καθόσον συμπεριέλαβε στην ενιαία και διαρκή παράβαση συμπεριφορές των προσφευγουσών όσον αφορά τα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτες χώρες. Οι προσφεύγουσες προβάλλουν, κατ' ουσίαν, πέντε αιτιάσεις προς στήριξη της απόψεως αυτής. Οι αιτιάσεις αυτές αφορούν, η πρώτη, παραβίαση των αρχών της κυριαρχίας και της μη επεμβάσεως, η δεύτερη, σφάλμα κατά την εκτίμηση του εξαναγκασμού από το κράτος στον οποίο υπόκειντο οι προσφεύγουσες σε πλείονες τρίτες χώρες, η τρίτη, σφάλματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε συμπεριφορές που αφορούσαν εισερχόμενα δρομολόγια πριν από την 1η Μαΐου 2004 και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας σχετικά με συμπεριφορές που αφορούσαν τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας πριν από την 1η Ιουνίου 2002, η τέταρτη, σφάλματα κατά την εκτίμηση συμπεριφορών που έλαβαν χώρα στην Ελβετία, και, η πέμπτη, σφάλμα που αφορά τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση συμπεριφορών των προσφευγουσών που έλαβαν χώρα σε τρίτες χώρες.

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αφορά παραβίαση των αρχών της κυριαρχίας και της μη επεμβάσεως

497 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι παραβίασε την αρχή της κυριαρχίας που κατοχυρώνεται στο άρθρο 1 της Συμβάσεως για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, η οποία υπογράφηκε στο Σικάγο (Ηνωμένες Πολιτείες) στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και την αρχή της μη επεμβάσεως καθόσον εφάρμοσε το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων προκειμένου να επιβάλει κυρώσεις για συμπεριφορές που έλαβαν χώρα και εφαρμόστηκαν σε τρίτες χώρες τις οποίες οι εν λόγω χώρες αποφάσισαν, για δικούς τους πολιτικούς λόγους, να επιτρέψουν.

498 Η Επιτροπή δεν αποφάνθηκε ρητώς επί της υπό κρίση αιτιάσεως.

499 Το εθιμικό διεθνές δίκαιο αναγνωρίζει την αρχή ότι κάθε κράτος έχει πλήρη και αποκλειστική κυριαρχία επί του εναέριού του χώρου (απόφαση της 21ης Δεκεμβρίου 2011, Air Transport Association of America κ.λπ., C-366/10, EU:C:2011:864, σκέψεις 103 και 104). Η αρχή αυτή κωδικοποιήθηκε στο άρθρο 1 της Συμβάσεως για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες με τα δικόγραφά τους.

500 Όσον αφορά την αρχή της μη επεμβάσεως, και αυτή αναγνωρίζεται από το εθιμικό διεθνές δίκαιο. Η εν λόγω αρχή, η οποία επίσης αποκαλείται αρχή της μη επεμβάσεως, θεμελιώνει το δικαίωμα κάθε κυρίαρχου κράτους να διοικεί τις υποθέσεις του χωρίς εξωτερική ανάμειξη και συνιστά απόρροια της αρχής της κυριαρχικής ισότητας των κρατών (απόφαση της 16ης Οκτωβρίου 2014, LTTE κατά Συμβουλίου, T-208/11 και T-508/11, EU:T:2014:885, σκέψη 69).

501 Ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι προσφεύγουσες μπορούν να επικαλεστούν ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου τις αρχές της κυριαρχίας επί του εναέριού τους χώρου και της μη επεμβάσεως, παρατηρείται ότι η Επιτροπή ουδόλως τις παραβίασε εφαρμόζοντας το κριτήριο των ουσιαστικών επιπτώσεων προκειμένου να επιβάλει κυρώσεις για συμπεριφορές που έλαβαν χώρα

και εφαρμόστηκαν σε τρίτες χώρες και τις οποίες οι εν λόγω τρίτες χώρες αποφάσισαν, για δικούς τους πολιτικούς λόγους, να επιτρέψουν. Η εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε συμπεριφορές για τις οποίες μπορεί να προβλεφθεί ότι έχουν άμεσες και ουσιαστικές επιπτώσεις εντός του ΕΟΧ δικαιολογείται, πράγματι, υπό το πρίσμα του δημοσίου διεθνούς δικαίου (βλ. απόφαση της 12ης Ιουλίου 2018, Viscas κατά Επιτροπής, T-422/14, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2018:446, σκέψη 101 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία) και, ως εκ τούτου, των αρχών της κυριαρχίας του εναέριου χώρου και της μη επεμβάσεως.

502 Όμως, από τις σκέψεις 149 έως 237 ανωτέρω προκύπτει ότι μπορούσε να προβλεφθεί ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση θα είχε εντός της εσωτερικής αγοράς και του ΕΟΧ ουσιώδεις και άμεσες επιπτώσεις.

503 Επομένως, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλμα κατά την εκτίμηση του εξαναγκασμού από το κράτος στον οποίο υπόκειντο οι προσφεύγουσες σε πολλές τρίτες χώρες

504 Προκειμένου να γίνει εκτίμηση του εξαναγκασμού από το κράτος στον οποίο υπόκειντο οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς σε πλείονες τρίτες χώρες, από τις αιτιολογικές σκέψεις 972 έως 1021 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, καταρχάς, η Επιτροπή ανέλυσε το περιεχόμενο των ΣΑΥ που συνάπτονται από δύο χώρες προκειμένου να καθοριστούν οι όροι υπό τους οποίους εξυπηρετούντο ένα ή περισσότερα αεροπορικά δρομολόγια από τους οριζόμενους προς τούτο αερομεταφορείς. Επισήμανε, μεταξύ άλλων, ότι οι επίμαχες εν προκειμένω διατάξεις των ΣΑΥ, κατά κανόνα, δεν εφαρμόζονταν από τα συμβαλλόμενα μέρη στο έδαφος εκείνων όπου οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς διέπραξαν την ενιαία και διαρκή παράβαση. Στη συνέχεια, αφού ανέλυσε τη νομοθεσία και τη διοικητική πρακτική πολλών τρίτων χωρών, συγκεκριμένα του Χονγκ Κονγκ, της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Ινδίας, του Βασιλείου της Ταϊλάνδης, της Δημοκρατίας της Σιγκαπούρης, της Δημοκρατίας της Νότιας Κορέας και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Βραζιλίας, η Επιτροπή απέκλεισε το ενδεχόμενο να μην εφαρμόζεται το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στη συμπεριφορά των εμπλεκόμενων αερομεταφορέων λόγω εξαναγκασμού από το κράτος.

505 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η συλλογιστική αυτή ενέχει πολλά σφάλματα.

506 Αφενός, υποστηρίζουν ότι, όσον αφορά τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων, η καταδίκη βάσει των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης συμπεριφοράς που επιτρέπεται από τρίτη χώρα συνιστά παραβίαση της αρχής της ασφάλειας δικαίου, του άρθρου 59 της Συμβάσεως της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969, και του άρθρου 351 ΣΛΕΕ, λόγω του ότι παραβιάζεται η διαδικασία που προβλέπεται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) 847/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για τη διαπραγμάτευση και εφαρμογή των συμφωνιών περί αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ 2004, L 157, σ. 7).

507 Αφετέρου, όσον αφορά τη συμπεριφορά της SAS Cargo σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων από το Χονγκ Κονγκ, την Ιαπωνία και την Ταϊλάνδη, οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή εκτίμησε ανεπαρκώς τις αποδείξεις και τα επιχειρήματα που προέβαλαν οι προσφεύγουσες και, συνεπώς, εφάρμοσε εσφαλμένως το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ σε συμπεριφορές οι οποίες καλύπτονταν στην πραγματικότητα από τις ΣΑΥ που συνήφθησαν μεταξύ των εν λόγω τρίτων χωρών και των «σκανδιναβικών χωρών». Όσον αφορά τη συμπεριφορά της SAS Cargo σχετικά

με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων με αναχώρηση από την Ινδία, τη Σιγκαπούρη, τη Νότια Κορέα και τη Βραζιλία, η Επιτροπή, κατά την εξέταση των ρυθμιστικών πλαισίων, δεν προέβη πράγματι σε εξέταση των νόμων και πρακτικών που ίσχυαν, οπότε η απόφασή της στηρίζεται σε εσφαλμένους ή μη τεκμηριωμένους από αποδεικτικά στοιχεία ισχυρισμούς.

508 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

509 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ αφορά μόνον ενέργειες θίγουσες τον ανταγωνισμό στις οποίες προβαίνουν οι επιχειρήσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας. Αν η θίγουσα τον ανταγωνισμό συμπεριφορά επιβάλλεται στις επιχειρήσεις από την εθνική νομοθεσία ή αν η τελευταία διαμορφώνει ένα νομικό πλαίσιο το οποίο, από μόνο του, αποκλείει κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς των επιχειρήσεων, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ δεν έχει εφαρμογή. Στην περίπτωση αυτή, ο περιορισμός του ανταγωνισμού δεν οφείλεται, όπως αφήνει να εννοηθεί η διάταξη αυτή, σε αυτόβουλη συμπεριφορά των επιχειρήσεων (βλ. απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1997, Επιτροπή και Γαλλία κατά Ladbroke Racing, C-359/95 P και C-379/95 P, EU:C:1997:531, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

510 Αντιθέτως, αν η εθνική νομοθεσία αφήνει να υπάρχει δυνατότητα ανταγωνισμού δυναμένου να εμποδιστεί, περιοριστεί ή στρεβλωθεί από αυτοτελείς συμπεριφορές των επιχειρήσεων, το άρθρο 101 ΣΛΕΕ μπορεί να εφαρμοστεί. Ελλείψει αναγκαστικής κανονιστικής διατάξεως επιβάλλουσας αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει ότι οι εγκαλούμενοι επιχειρηματίες στερούνται αυτονομίας, παρά μόνον αν προκύπτει, βάσει αντικειμενικών, κρισίμων και συγκλινουσών ενδείξεων, ότι τη συμπεριφορά αυτή τους την επέβαλαν μονομερώς οι εθνικές αρχές, ασκώντας τους ακαταμάχητες πιέσεις, όπως απειλώντας τους ότι θα λάβουν κρατικά μέτρα δυνάμενα να τους προκαλέσουν σοβαρή οικονομική ζημία (βλ. απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2003, Minoan Lines κατά Επιτροπής, T-66/99, EU:T:2003:337, σκέψεις 177 έως 179 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

511 Κατά τη νομολογία, τούτο δεν ισχύει όταν ένας νόμος ή μια συμπεριφορά περιορίζονται να παροτρύνουν ή να διευκολύνουν την υιοθέτηση, εκ μέρους των επιχειρήσεων, αυτοτελών εκδηλώσεων συμπεριφοράς που θίγουν τον ανταγωνισμό (πρβλ. απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-259/02 έως T-264/02 και T-271/02, EU:T:2006:396, σκέψη 258).

512 Τέλος, από τη νομολογία προκύπτει ότι οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πρέπει να αποδείξουν ότι ένας νόμος ή μια συμπεριφορά του κράτους ήταν τέτοιας φύσεως ώστε να τους αφαιρεί, στην πραγματικότητα, κάθε αυτονομία κατά την επιλογή της εμπορικής της πολιτικής (πρβλ. απόφαση της 7ης Οκτωβρίου 1999, Irish Sugar κατά Επιτροπής, T-228/97, EU:T:1999:246 σκέψη 129). Ειδικότερα, μολονότι η αρχή που προβάλλει τον ισχυρισμό περί παραβάσεως των κανόνων του ανταγωνισμού οφείλει να αποδείξει την ύπαρξη παραβάσεως, εντούτοις η επιχείρηση που προβάλλει αμυντικό ισχυρισμό προς αντίκρουση διαπιστώσεως παραβάσεως των εν λόγω κανόνων οφείλει να αποδείξει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις εφαρμογής του κανόνα στον οποίο στηρίζεται αυτός ο αμυντικός ισχυρισμός, οπότε η εν λόγω αρχή θα πρέπει να κάνει χρήση άλλων αποδεικτικών στοιχείων (βλ. απόφαση της 16ης Φεβρουαρίου 2017, Hansen & Rosenthal και H&R Wax Company Vertrieb κατά Επιτροπής, C-90/15 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2017:123, σκέψη 19 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

513 Οι εκτιμήσεις αυτές εφαρμόζονται ομοιόμορφα στους νόμους και τις συμπεριφορές κράτους μέλους ή συμβαλλόμενου μέρους στη συμφωνία για τον ΕΟΧ και στους νόμους και τις συμπεριφορές τρίτης χώρας (πρβλ. απόφαση της 30ής Σεπτεμβρίου 2003, Atlantic Container Line κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-191/98 και T-212/98 έως T-214/98, EU:T:2003:245, σκέψη 1131), όπως προκύπτει κατ' ουσίαν από την υποσημείωση αριθ. 1435 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

514 Βάσει των ανωτέρω συλλογισμών πρέπει να εξεταστεί αν οι προσφεύγουσες βασίμως υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλματα κατά την εξέταση του κανονιστικού πλαισίου που ίσχυε για τις πτήσεις με αναχώρηση από το Χονγκ Κονγκ, την Ιαπωνία και τις άλλες επίμαχες τρίτες χώρες.

515 Προς τούτο, πρέπει να υπομνησθεί ότι στη σκέψη 115 ανωτέρω κρίθηκε ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα καθόσον αρνήθηκε στις προσφεύγουσες την πρόσβαση στα χωρία των απαντήσεων στην έκθεση αιτιάσεων που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 977 έως 979, 1003, 1005 και 1006 της προσβαλλομένης αποφάσεως και ότι, συνεπώς, πρέπει να απορριφθούν ως επιβαρυντικά στοιχεία στο πλαίσιο της εξετάσεως του βασίμου της εν λόγω αποφάσεως.

i) Χονγκ Κονγκ

516 Οι αιτιολογικές σκέψεις 976 έως 993 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούν, αφενός, τις ΣΑΥ που έχουν υπογραφεί από την Ειδική Διοικητική Περιοχή του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και, αφετέρου, το κανονιστικό πλαίσιο του Χονγκ Κονγκ. Σύμφωνα με τις αιτιολογικές αυτές σκέψεις, η Επιτροπή έκρινε ότι, στο Χονγκ Κονγκ, δεν είχε επιβληθεί στους αερομεταφορείς απαίτηση να συζητήσουν τους ναύλους.

517 Πρώτον, στις αιτιολογικές σκέψεις 981 έως 986 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι σύμφωνα με τις ΣΑΥ που είχαν υπογραφεί από την Ειδική Διοικητική Περιοχή του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας οι ναύλοι που χρεώνονται από τους ορισθέντες αερομεταφορείς των συμβαλλομένων χωρών έπρεπε, ως επί το πλείστον, να εγκριθούν από τις αρμόδιες αρχές, συγκεκριμένα για το Χονγκ Κονγκ από το DAC, και επιτρέπονταν οι προηγούμενες διαβουλεύσεις επί των τιμών μεταξύ των ορισθέντων αερομεταφορέων. Εντούτοις, κατά την απόφαση αυτή, οι εν λόγω ΣΑΥ, σε καμία περίπτωση, δεν επέβαλαν τέτοιου είδους διαβουλεύσεις πριν από την υποβολή αιτήσεως προς έγκριση.

518 Προς στήριξη του συμπεράσματος αυτού, η Επιτροπή επανέλαβε, στην αιτιολογική σκέψη 983 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τη διατύπωση μιας τυποποιημένης ρήτρας πολλών ΣΑΥ, η οποία προβλέπει τα εξής:

«Οι ορισθείσες αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών που επιδιώκουν να λάβουν την έγκριση μπορούν να έρθουν σε συμφωνία για τους ναύλους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, μπορούν δε να διαβουλευθούν με άλλες αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο σύνολο ή σε τμήμα του ίδιου δρομολογίου πριν προτείνουν τους ναύλους αυτούς. Ωστόσο, τίποτα δεν μπορεί να εμποδίσει μια ορισθείσα αεροπορική εταιρία να προτείνει και τίποτα δεν απαγορεύει στις αεροπορικές αρχές των συμβαλλομένων μερών να εγκρίνουν οποιονδήποτε ναύλο αν η αεροπορική αυτή εταιρία δεν έχει λάβει τη συγκατάθεση των λοιπών αεροπορικών εταιριών που έχουν οριστεί για τον εν λόγω ναύλο ή διότι, στο ίδιο δρομολόγιο, δεν δραστηριοποιείται άλλη ορισθείσα αεροπορική εταιρία.»

519 Στην αιτιολογική σκέψη 985 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προσέθεσε ότι η ΣΑΥ μεταξύ της Τσεχικής Δημοκρατίας και της Ειδικής Διοικητικής Περιοχής του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, για παράδειγμα, ανέφερε ότι ουδεμία χώρα θα απαιτούσε από τους αερομεταφορείς να συζητήσουν τους ναύλους.

520 Συναφώς, οι προσφεύγουσες προβάλλουν δύο επιχειρήματα. Το πρώτο αφορά το ότι η Επιτροπή δεν παρέθεσε την πρώτη παράγραφο της ρήτρας που περιλαμβάνεται σε πολλές ΣΑΥ τις οποίες υπέγραψε η Ειδική Διοικητική Περιοχή του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και η οποία επέβαλε συλλογικό καθεστώς σχετικά με τους επίναυλους, ενώ το δεύτερο αφορά το ότι ο θεμελιώδης νόμος της περιοχής αυτής προέβλεπε την άμεση εφαρμογή των ΣΑΥ.

521 Όσον αφορά το πρώτο επιχείρημα, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι από την πρώτη παράγραφο της ρήτρας που περιλαμβάνεται σε πολλές ΣΑΥ στις οποίες η Ειδική Διοικητική Περιοχή του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας είναι συμβαλλόμενο μέρος προκύπτει ότι οι ναύλοι των ορισθέντων αερομεταφορέων πρέπει να εγκρίνονται από τις αρμόδιες αρχές των μερών, λαμβανομένων υπόψη διαφόρων κρίσιμων παραγόντων. Μολονότι ορίζεται ότι οι ναύλοι άλλων αερομεταφορέων συγκαταλέγονται μεταξύ των εν λόγω παραγόντων, εντούτοις δεν προβλέπεται ότι θα πρέπει να καθορίζονται κατόπιν συζητήσεως μεταξύ των οικείων φορέων. Επομένως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η πρώτη παράγραφος της προαναφερθείσας ρήτρας δεν μπορεί να νοηθεί ως επιβάλλουσα ένα συλλογικό καθεστώς σχετικά με τους επίναυλους. Επομένως, το πρώτο επιχείρημα των προσφευγουσών πρέπει να απορριφθεί.

522 Κατόπιν της διαπιστώσεως αυτής, παρέλκει η απόφανση επί του δευτέρου επιχειρήματος σχετικά με την άμεση εφαρμογή των ΣΑΥ δυνάμει του θεμελιώδους νόμου της Ειδικής Διοικητικής Περιοχής του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας. Συγκεκριμένα, δεδομένου ότι οι ΣΑΥ δεν επιβάλλουν ένα συλλογικό καθεστώς σχετικά με τους επίναυλους, δεν μπορούν να εμποδίσουν την εκ μέρους της Επιτροπής εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ ή του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις επίμαχες συμπεριφορές βάσει του αμυντικού ισχυρισμού που αφορά τον εξαναγκασμό από το κράτος, ανεξαρτήτως της νομικής τους αξίας στο Χονγκ Κονγκ.

523 Επιπλέον, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν ότι οι διατάξεις των ΣΑΥ σχετικά με τις συζητήσεις επί των ναύλων μεταξύ αερομεταφορέων ορισθέντων σε συγκεκριμένα δρομολόγια δεν επιτρέπουν γενικές συζητήσεις σχετικά με τους ναύλους μεταξύ πλειόνων αερομεταφορέων οι οποίοι εξυπηρετούν διαφορετικές χώρες προορισμού, όπως αυτές που αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση.

524 Δεύτερον, όσον αφορά τη διοικητική πρακτική του Χονγκ Κονγκ, η Επιτροπή δέχθηκε, στις αιτιολογικές σκέψεις 987 έως 989 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι δεν αποδείχθηκε ότι ο DAC είχε απαιτήσει διαβούλευση με τους αερομεταφορείς με σκοπό την υποβολή ομαδικής αιτήσεως περί εγκρίσεως των ναύλων. Ειδικότερα, κανένας αερομεταφορέας δεν προσκόμισε αποδεικτικά στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι ο DAC επέβαλε συγκεκριμένα την υποβολή ομαδικών αιτήσεων.

525 Στην αιτιολογική σκέψη 992 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, αφενός, όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, ότι ο DAC δεν ήταν έτοιμος να δεχθεί ατομικές αιτήσεις σχετικά με μηχανισμό επιβολής επίναυλου καυσίμων, ήταν, όμως, έτοιμος να δεχθεί ατομικές αιτήσεις σχετικά με μηχανισμό επιβολής επίναυλου καυσίμων

συγκεκριμένου ποσού, και, αφετέρου, όσον αφορά τους λοιπούς επίναυλους, ότι οι αερομεταφορείς δεν προέβαλαν τον ισχυρισμό ότι ο DAC απαιτούσε την υποβολή ομαδικών αιτήσεων.

526 Συναφώς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, από το 2000 έως το 2006, ο DAC, ο οποίος διέθετε σημαντικό περιθώριο εκτιμήσεως, δεν ήταν διατεθειμένος να δεχθεί ατομικές αιτήσεις αερομεταφορέων σχετικά με επίναυλο καυσίμων συγκεκριμένου ποσού. Επέβαλε τότε στην υποεπιτροπή εμπορευμάτων του BAR να συμφωνήσει ένα μηχανισμό σχετικά με επίναυλο καυσίμων που στηριζόταν σε δείκτη και, συνεπώς, εξέτασε μόνον ομαδικές αιτήσεις οι οποίες προέκυψαν μετά από συζητήσεις μεταξύ αερομεταφορέων όσον αφορά τους εφαρμοστέους ναύλους. Από την ημερομηνία που ξεκίνησαν οι έρευνες σχετικά με τους επίναυλους το 2006 σε πολλές χώρες, ο DAC άρχισε τελικά να εγκρίνει επίναυλους καυσίμων που δεν ενέπιπταν σε μηχανισμό βασιζόμενο σε δείκτη. Ο καθορισμός του ποσού του επίναυλου ασφαλείας είχε το ίδιο καθεστώς, έως ότου ο DAC αποφάσισε, το 2004, να μην απαιτείται πλέον έγκριση για τον επίναυλο ασφαλείας. Οι προσφεύγουσες προσκομίζουν διάφορα στοιχεία προς στήριξη των ισχυρισμών τους, ειδικότερα δε έγγραφα του DAC της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και της 3ης Σεπτεμβρίου 2009 προς την Επιτροπή, υποστηρίζοντας ότι η Επιτροπή δεν προσκόμισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο που να αποδεικνύει ότι ο DAC έλαβε και ενέκρινε ατομικές αιτήσεις σχετικά με επίναυλους καυσίμων συγκεκριμένου ποσού πριν από τις 14 Απριλίου 2006.

527 Συναφώς, αφενός, επισημαίνεται, ότι, προς στήριξη των ισχυρισμών τους, οι προσφεύγουσες προσκομίζουν έγγραφα τα οποία δεν προέρχονται από τον DAC, αλλά έχουν καταρτιστεί από τις ίδιες ή από άλλους αερομεταφορείς.

528 Μεταξύ των εγγράφων που προσκομίσθηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο, ορισμένα είναι άρθρα του τύπου, δημοσιεύσεις στο διαδίκτυο από το συμβούλιο αερομεταφορέων του Χονγκ Κονγκ ή έγγραφα συνταχθέντα από την υποεπιτροπή εμπορευμάτων του BAR. Μολονότι είναι αληθές ότι τα διάφορα αυτά έγγραφα αναφέρουν την ύπαρξη, από το 1997, μέτρων που έλαβαν οι αερομεταφορείς ή οι αρχές του Χονγκ Κονγκ προκειμένου να εισαγάγουν μηχανισμό σχετικά με επίναυλο καυσίμων βασιζόμενο σε δείκτη, ή σε ομαδικές αιτήσεις για την έγκριση επίναυλου ασφαλείας από τον DAC, εντούτοις από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι οι αερομεταφορείς δεν μπορούσαν να υποβάλουν στον DAC ατομικές αιτήσεις σχετικά με συγκεκριμένο επίναυλο καυσίμων ή σχετικά με επίναυλο ασφαλείας.

529 Αφετέρου, όσον αφορά τις επιστολές του DAC που απευθύνονται στην Επιτροπή, επισημαίνεται ότι η επιστολή της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 αναφέρει ότι ο DAC, κατά τη διάρκεια της περιόδου 2000-2007, απαιτούσε από όλους τους αερομεταφορείς που επιθυμούσαν να επιβάλουν επίναυλο επί των αερομεταφορών εμπορευμάτων με αναχώρηση από το Χονγκ Κονγκ να λάβουν προηγούμενη έγκριση, ότι, στο πλαίσιο αυτό, ο DAC θεωρούσε ότι οι ομαδικές αιτήσεις ήταν συγχρόνως αποτελεσματικές, εύλογες και νόμιμες και ότι μια τέτοια πρακτική ήταν σύμφωνη με τις ΣΑΥ που είχε συνάψει η Ειδική Διοικητική Περιοχή του Χονγκ Κονγκ της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας Όμως, το γεγονός ότι διευκρινίζεται ότι η ομαδική αίτηση συνιστά αποτελεσματικό μέσο για να υποβληθεί αίτηση, να εξεταστούν και να εγκριθούν επίναυλοι και ότι ο DAC θεωρεί αυτή τη μορφή αιτήσεως νόμιμη στο Χονγκ Κονγκ, δεν αποδεικνύει ότι το κανονιστικό πλαίσιο ή οι διοικητικές πρακτικές στο Χονγκ Κονγκ επέβαλαν τις ομαδικές αιτήσεις και απέκλειαν τις ατομικές αιτήσεις όσον αφορά τους επίναυλους.

530 Ομοίως, η επιστολή της 3ης Σεπτεμβρίου 2009 έχει ως εξής:

«Θα πρέπει να είναι απολύτως σαφές για την Επιτροπή ότι, όσον αφορά τον μηχανισμό σχετικά με τον [επίναυλο καυσίμων] επί του ναύλου βάσει ενός δείκτη, απαιτείται η [υποεπιτροπή εμπορευμάτων του BAR] και οι συμμετέχοντες αερομεταφορείς να συμφωνούν ως προς τις λεπτομέρειες των ομαδικών αιτήσεων, στις οποίες περιλαμβάνονται λεπτομέρειες ως προς το ποσό του επίναυλου για τον οποίο ζητείται η έγκριση, ως προς τα αποδεικτικά στοιχεία που πρέπει να προσκομιστούν στον DAC προς τεκμηρίωση των αιτήσεων και ως προς τον ενιαίο μηχανισμό που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον καθορισμό του επίναυλου. Ο DAC έδωσε επίσης εντολή στους συμμετέχοντες αερομεταφορείς και απαίτησε από αυτούς να εισπράττουν ειδικώς τον επίναυλο για τον οποίο χορηγήθηκε έγκριση. Επιπλέον, δώσαμε εντολή στην υποεπιτροπή εμπορευμάτων του BAR και απαιτήσαμε από αυτήν να υποβάλει στον DAC προς έγκριση κάθε τροποποίηση του καταλόγου των αερομεταφορέων που μετέχουν στις ομαδικές αιτήσεις και επισημάναμε σαφώς ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς δεν πρέπει να εισπράττουν [επίναυλο καυσίμων] χωρίς τη ρητή έγκριση του DAC προς την υποεπιτροπή εμπορευμάτων του BAR.»

531 Η επιστολή αυτή, επομένως, απαριθμεί λεπτομερώς τους όρους που απαιτούνται από τον DAC όταν η υποεπιτροπή εμπορευμάτων του BAR και οι αερομεταφορείς εξετάζουν ομαδική αίτηση σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων ο οποίος έχει ως βάση έναν δείκτη. Αντιθέτως, δεν γίνεται καμία αναφορά σε γενική υποχρέωση καταθέσεως ομαδικής αιτήσεως για επίναυλο καυσίμων ή στο ότι δεν υπήρχε δυνατότητα υποβολής ατομικής αιτήσεως για συγκεκριμένο επίναυλο καυσίμων. Επομένως, δεν αντιφάσκει προς την αιτιολογική σκέψη 992 της προσβαλλομένης αποφάσεως, από την οποία προκύπτει ότι οι ομαδικές αιτήσεις που αφορούσαν συζητήσεις μεταξύ αερομεταφορέων επιβάλλονταν μόνο για μηχανισμό σχετικά με επίναυλο καυσίμων βασισμένο σε δείκτη, και ότι μπορούσαν να κατατεθούν ατομικές αιτήσεις για επίναυλο καυσίμων συγκεκριμένου ποσού.

532 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι ο νόμος ή η συμπεριφορά των αρχών του Χονγκ Κονγκ, συμπεριλαμβανομένων των ΣΑΥ που είχαν συνάψει οι αρχές αυτές, τις υποχρέωνε να συζητήσουν τους ναύλους τους με άλλους αερομεταφορείς, και καθιστούσαν αδύνατη την υποβολή ατομικής αιτήσεως στον DAC σχετικά με επίναυλο καυσίμων συγκεκριμένου ποσού. Επομένως, δεν αποδεικνύουν ότι κακώς η Επιτροπή θεώρησε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι το κανονιστικό πλαίσιο του Χονγκ Κονγκ δεν εμπόδιζε την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

ii) Ιαπωνία

533 Οι αιτιολογικές σκέψεις 995 έως 1012 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούν, αφενός, τις ΣΑΥ που υπέγραψε η Ιαπωνία και, αφετέρου, το ιαπωνικό κανονιστικό καθεστώς. Σύμφωνα με τις αιτιολογικές αυτές σκέψεις, η Επιτροπή έκρινε ότι στην Ιαπωνία δεν είχε επιβληθεί απαίτηση στους αερομεταφορείς περί συζητήσεως των ναύλων.

534 Πρώτον, όσον αφορά τις ΣΑΥ που συνήφθησαν από την Ιαπωνία, η προσβαλλόμενη απόφαση, στην αιτιολογική της σκέψη 995, επαναλαμβάνει τη διατύπωση ρήτρας που περιλαμβάνεται στη συναφθείσα με το Βασίλειο των Κάτω Χωρών συμφωνία, η οποία απαντά και σε άλλες συμφωνίες και προβλέπει τα εξής:

«Στο μέτρο του δυνατού, οι ορισθείσες αεροπορικές εταιρίες θα καταλήξουν σε συμφωνία περί των ναύλων εφαρμόζοντας τον μηχανισμό τιμολόγησης της ΙΑΤΑ. Εάν τούτο δεν είναι εφικτό, οι ναύλοι για κάθε συγκεκριμένο δρομολόγιο θα συμφωνηθούν από τις ορισθείσες αεροπορικές εταιρίες.»

535 Η Επιτροπή, αφού επεσήμανε, στην αιτιολογική σκέψη 996 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, σύμφωνα με κάποιον αερομεταφορέα, οι ΣΑΥ μάλλον απαιτούσαν συμφωνίες επί των τιμών και δεν απαιτούσαν να τις εγκρίνουν, σημείωσε, στην αιτιολογική σκέψη 997 της εν λόγω αποφάσεως, ότι η συναφθείσα με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας συμφωνία τροποποιήθηκε το 2000 με ένα πρωτόκολλο συμφωνίας που προέβλεπε ότι οι ορισθέντες αερομεταφορείς δεν όφειλαν να συνεννοούνται μεταξύ τους σχετικά με τους ναύλους πριν από την υποβολή αιτήσεως για τη χορήγηση εγκρίσεως. Σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις 1005 έως 1008 της αποφάσεως αυτής, ακόμη και αν προέκυπτε από τις ΣΑΥ ότι, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, οι αερομεταφορείς όφειλαν να συμφωνήσουν σχετικά με τους ναύλους, οι συζητήσεις αυτές περιορίζονταν αυστηρά στους αερομεταφορείς που είχαν οριστεί σε συγκεκριμένα δρομολόγια και δεν αφορούσαν σε καμία περίπτωση γενικές συζητήσεις μεταξύ πλειόνων αερομεταφορέων. Τέλος, στην πράξη, τα συμβαλλόμενα στις ΣΑΥ μέρη δεν απαιτούσαν την εφαρμογή των συμφωνιών αυτών, οπότε οι υποχρεώσεις απέρρεαν μάλλον από τις ισχύουσες στην Ιαπωνία εθνικές νομοθετικές και διοικητικές διατάξεις, γεγονός το οποίο ενισχύεται από το ότι τα μέρη ισχυρίζονται ότι ο συντονισμός απαιτείτο όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, αλλά όχι όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας.

536 Συναφώς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατά πρώτον, ότι η Επιτροπή δεν παρέθεσε την πρώτη παράγραφο της τυποποιημένης ρήτρας που επαναλαμβάνεται στην προσβαλλόμενη απόφαση. Κατά δεύτερον, επισημαίνουν ότι το σύνταγμα και η νομοθεσία της Ιαπωνίας προβλέπουν την άμεση εφαρμογή των ΣΑΥ στην Ιαπωνία, η οποία δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση λόγω της μη εφαρμογής των ρητρών περί των ναύλων από τις «σκανδιναβικές χώρες». Κατά τρίτον, υποστηρίζουν ότι δεν τις αφορά η συναφθείσα με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας ΣΑΥ.

537 Όσον αφορά, κατά πρώτον, τον ισχυρισμό ότι η Επιτροπή δεν παρέθεσε την πρώτη παράγραφο της τυποποιημένης ρήτρας που επαναλαμβάνεται στην προσβαλλόμενη απόφαση, επισημαίνεται ότι η πρώτη αυτή παράγραφος απαριθμεί τους παράγοντες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον καθορισμό των ναύλων και προβλέπει ότι οι ναύλοι αυτοί καθορίζονται σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις του άρθρου στο οποίο περιέχεται. Επομένως, ούτε από τη διάταξη αυτή ούτε από την περιλαμβανόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι οι ΣΑΥ επέβαλαν υποχρέωση περί συντονισμού των αερομεταφορέων για τον καθορισμό των επιναύλων. Κατά τα λοιπά, οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν κανένα τεκμηριωμένο επιχείρημα που θα μπορούσε να αποδείξει το αντίθετο.

538 Κατά δεύτερον, επισημαίνεται ότι οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν ότι οι διατάξεις των ΣΑΥ σχετικά με τις συζητήσεις επί των τιμολογίων μεταξύ αερομεταφορέων οι οποίοι είχαν ορισθεί σε συγκεκριμένα δρομολόγια δεν επιτρέπουν γενικές συζητήσεις σχετικά με τους ναύλους μεταξύ πλειόνων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν διαφορετικές χώρες προορισμού, όπως αυτές τις οποίες αφορά η προσβαλλόμενη απόφαση.

539 Κατόπιν της διαπιστώσεως αυτής, παρέλκει η απόφανση επί του επιχειρήματος σχετικά με την άμεση εφαρμογή των ΣΑΥ δυνάμει του συντάγματος και του νόμου της Ιαπωνίας. Ειδικότερα, δεδομένου ότι οι ΣΑΥ δεν επιβάλλουν υποχρέωση περί συντονισμού των αερομεταφορέων για τον καθορισμό των επιναύλων και δεν επιτρέπουν γενικές συζητήσεις σχετικά με τους ναύλους μεταξύ πλειόνων αερομεταφορέων οι οποίοι εξυπηρετούν διαφορετικές χώρες προορισμού, δεν εμποδίσουν την εφαρμογή από την Επιτροπή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις επίμαχες συμπεριφορές βάσει του αμυντικού ισχυρισμού που αντλείται από τον εξαναγκασμό από το του κράτος, ανεξαρτήτως της νομικής αξίας τους στην Ιαπωνία.

540 Κατά τρίτον, το γεγονός ότι η συναφθείσα με το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας ΣΑΥ δεν αφορά τις προσφεύγουσες δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι συνήχθη το συμπέρασμα ότι, ανεξαρτήτως του περιεχομένου της τελευταίας αυτής συμφωνίας, οι λοιπές ΣΑΥ που υπέγραψε η Ιαπωνία δεν επέβαλαν υποχρέωση περί συντονισμού των αερομεταφορέων για τον καθορισμό των επιναύλων και δεν επέτρεπαν γενικές συζητήσεις σχετικά με τους ναύλους μεταξύ πλειόνων αερομεταφορέων που εξυπηρετούν διαφορετικές χώρες προορισμού.

541 Δεύτερον, όσον αφορά το ιαπωνικό κανονιστικό πλαίσιο και τη διοικητική πρακτική, η Επιτροπή ανέφερε, στις αιτιολογικές σκέψεις 998 έως 1004 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ορισμένες διατάξεις του ιαπωνικού νόμου περί της πολιτικής αεροπορίας καθώς και δηλώσεις αερομεταφορέων που αφορούσαν τις οδηγίες της Ιαπωνικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (στο εξής: BJAC). Στις αιτιολογικές σκέψεις 1009 έως 1011 της εν λόγω αποφάσεως, έκρινε, αφενός, ότι από τον νόμο αυτόν δεν προέκυπτε ότι ο συντονισμός επί των ναύλων ήταν υποχρεωτικός, και, αφετέρου, ότι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς δεν προσκόμισαν αποδεικτικά στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η διοικητική πρακτική της BJAC επέβαλε τέτοια υποχρέωση. Επιπλέον, οι αερομεταφορείς δεν υποστήριξαν ότι μια τέτοια υποχρέωση αφορούσε τον επίναυλο ασφαλείας και την άρνηση καταβολής προμήθειας επί των επιναύλων.

542 Συναφώς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι προσκόμισαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η BJAC δεν είχε δεχθεί τις αιτήσεις τους σχετικά με επίναυλο καυσίμων του οποίου το ύψος καθοριζόταν χωριστά. Υποστηρίζουν επίσης ότι, μετά από την έκδοση, κατά τη διάρκεια του 2000, αποφάσεως της IATA η οποία αφορούσε ειδικά τον επίναυλο καυσίμων που ίσχυε για τις πτήσεις με αναχώρηση από την Ιαπωνία, η BJAC ενέκρινε, το 2001, έναν μηχανισμό για επίναυλο καυσίμων για τους εγχώριους αερομεταφορείς, με τον οποίο οι αλλοδαποί αερομεταφορείς υποχρεούνταν να συμμορφωθούν. Στη συνέχεια, αρχικώς, για όλες οι τροποποιήσεις του επίναυλου καυσίμων έπρεπε να υποβληθεί αίτηση στην BJAC από τους εθνικούς αερομεταφορείς. Ακολούθως, απέκειτο στους αλλοδαπούς αερομεταφορείς να συμφωνήσουν με τους νέους ναύλους υποβάλλοντας σχετική αίτηση στην BJAC. Οι ίδιες πρακτικές ίσχυσαν και όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας.

543 Συναφώς, επισημαίνεται ότι τα στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες προς στήριξη των ισχυρισμών τους δεν είναι έγγραφα καταρτισθέντα από την BJAC, αλλά έγγραφα που συνέταξαν οι ίδιες. Επιπλέον, μεταξύ των εγγράφων αυτών, ορισμένα συνίστανται σε επιστολές προς την Επιτροπή ή το Γενικό Δικαστήριο, οι οποίες δεν συνοδεύονται από άλλο αποδεικτικό στοιχείο. Ένα άλλο έγγραφο είναι ένα τηλετύπημα, μη μεταφρασμένο στη γλώσσα διαδικασίας, το οποίο φέρει ημερομηνία 2 Δεκεμβρίου 1996, δηλαδή τρία και πλέον έτη πριν από την έναρξη της περιόδου διαπράξεως της παραβάσεως. Ένα άλλο είναι έγγραφο το οποίο έχει επισυναφθεί σε αίτηση περί αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων, το οποίο δεν αποδεικνύει ότι δεν ήταν δυνατόν να υποβληθεί ατομική αίτηση στην BJAC. Ένα άλλο έγγραφο αναφέρει ότι η εφαρμογή του

επίναυλου καυσίμων είχε αποκλειστεί για τις πτήσεις με αναχώρηση από την Ιαπωνία με σκοπό την προστασία της τοπικής οικονομίας, χωρίς περαιτέρω εξηγήσεις. Κατά συνέπεια, κανένα από τα έγγραφα αυτά δεν αποδεικνύει την ύπαρξη εξαναγκασμού από το κράτος που θα δικαιολογούσε τη μη εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.

544 Όσον αφορά τα λοιπά αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες, ούτε αυτά αποδεικνύουν ότι το κανονιστικό πλαίσιο ή η διοικητική πρακτική της Ιαπωνίας επέβαλλε διαβούλευση σχετικά με το επίπεδο του επίναυλου καυσίμων. Τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία στηρίζονται σε απόφαση της ΙΑΤΑ και σε έγγραφα των ίδιων των αερομεταφορέων, τα οποία αποδεικνύουν καλύτερα ότι ορισμένοι αερομεταφορείς διατύπωσαν αιτήματα σχετικά με τα επίπεδα του επίναυλου καυσίμων, ορισμένες από τα οποία εγκρίθηκαν, αλλά δεν αποδεικνύουν ότι οι αερομεταφορείς είχαν την υποχρέωση να ενεργήσουν κατ' αυτόν τον τρόπο.

545 Επομένως, καθόσον δεν αποδεικνύουν την ύπαρξη τέτοιας υποχρεώσεως, κανένα από τα αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες δεν μπορεί να αναιρέσει τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 198, 244, 256, 391, 392, 488 και 491 της προσβαλλομένης αποφάσεως, από τις οποίες προκύπτει ότι οι αερομεταφορείς, και όχι η BJAC, είχαν την πρωτοβουλία υποβολής ομαδικών αιτήσεων σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων

546 Τρίτον, όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας, καταρχάς, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ενήργησαν όπως και για τον επίναυλο καυσίμων, υπό την έννοια ότι ανέμεναν την υποβολή αιτήσεως εκ μέρους των εθνικών αερομεταφορέων στις ιαπωνικές αρχές πριν υποβάλουν αίτηση περιλαμβάνουσα παρόμοιους ναύλους. Εντούτοις, δεν προσκομίζουν κανένα αποδεικτικό στοιχείο προς στήριξη των ισχυρισμών αυτών.

547 Εν συνεχεία, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι τα στοιχεία επί των οποίων στηρίζεται η Επιτροπή, συγκεκριμένα οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 597 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως, εμπίπτουν στον πολυμερή συντονισμό στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW, οπότε καλύπτονται από την απαλλαγή του 1996, παραπέμπουν δε συναφώς στην επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του δευτέρου σκέλους του τρίτου λόγου ακυρώσεως. Εντούτοις, από την αιτιολογική σκέψη 1012 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή διαπίστωσε ότι οι μετέχοντες στη διαδικασία δεν υποστήριξαν ότι είχαν την υποχρέωση να συνεννοηθούν για τον επίναυλο ασφαλείας, χωρίς να κάνει αναφορά στις εν λόγω επαφές. Κατά συνέπεια, η σχετική επιχειρηματολογία των προσφευγόντων είναι αλυσιτελής στο πλαίσιο της υπό κρίση αιτιάσεως.

548 Επομένως, τα επιχειρήματα των προσφευγουσών σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας πρέπει να απορριφθούν στο σύνολό τους.

549 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι ο νόμος ή η συμπεριφορά των αρχών της Ιαπωνίας, συμπεριλαμβανομένων των ΣΑΥ που συνάπτει η εν λόγω τρίτη χώρα, τους υποχρέωνε να συζητήσουν τους ναύλους τους με άλλους αερομεταφορείς όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, τον επίναυλο ασφαλείας ή την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων. Επομένως, δεν αποδεικνύουν ότι κακώς η Επιτροπή έκρινε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι το κανονιστικό πλαίσιο της Ιαπωνίας δεν εμπόδιζε την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

550 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει επίσης ότι δεν αποδείχθηκε ότι το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση θα ήταν διαφορετικό αφ' ης στιγμής απορρίφθηκαν ως επιβαρυντικά αποδεικτικά στοιχεία τα αποσπάσματα των απαντήσεων στην

έκθεση αιτιάσεων ως προς τα οποία συνήχθη, στη σκέψη 124 ανωτέρω, ότι η Επιτροπή κακώς αρνήθηκε στις προσφεύγουσες την πρόσβαση σε αυτά. Συγκεκριμένα, ακόμη και αν δεν υπήρχαν τα στοιχεία αυτά, η Επιτροπή βασίμως συνήγαγε, βάσει των αποδεικτικών στοιχείων που είχε στη διάθεσή της, ότι το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ έχει εφαρμογή στις συμπεριφορές των εμπλεκομένων αερομεταφορέων που έλαβαν χώρα στο Χονγκ Κονγκ και στην Ιαπωνία.

iii) Άλλες τρίτες χώρες

551 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1013 έως 1019 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή ανέλυσε τα κανονιστικά καθεστώτα τα οποία ισχύουν στη Δημοκρατία της Ινδίας, στο Βασίλειο της Ταϊλάνδης, στη Δημοκρατία της Σιγκαπούρης, στη Δημοκρατία της Νότιας Κορέας και στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας. Επισήμανε ότι οι ΣΑΥ που συνήφθησαν μεταξύ των εν λόγω τρίτων χωρών και των κρατών μελών της Ένωσης προέβλεπαν, κατά γενικό κανόνα, ένα σύστημα εγκρίσεως των ναύλων των αερομεταφορέων από τις αρμόδιες αρχές. Στη συνέχεια, όσον αφορά το Βασίλειο της Ταϊλάνδης και τη Δημοκρατία της Σιγκαπούρης, έκρινε ότι, μολονότι οι σχετικές ΣΑΥ περιείχαν επίσης, γενικά, ρήτρα σύμφωνα με την οποία οι ναύλοι, θα συμφωνούνταν, αν ήταν δυνατόν, μεταξύ των οικείων αερομεταφορέων, τέτοιες διατάξεις ως την τιμολόγηση δεν κάλυπταν γενικές συζητήσεις σχετικά με την τιμολόγηση μεταξύ πλειόνων φορέων, όπως οι επίμαχες εν προκειμένω.

552 Στην αιτιολογική σκέψη 1019, η Επιτροπή έκρινε ότι «[σ]ύμφωνα με το σκεπτικό […] όσον αφορά το Χονγκ Κονγκ και την Ιαπωνία», δεν αποδείχθηκε ο αμυντικός ισχυρισμός που αφορά τον εξαναγκασμό από το κράτος στην περίπτωση της Ινδίας, της Ταϊλάνδης, της Σιγκαπούρης, της Νότιας Κορέας και της Βραζιλίας.

553 Στην ίδια αιτιολογική σκέψη, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η αναλογία αυτή ίσχυε για τον λόγο, πρώτον, ότι διατάξεις σχετικά με την τιμολόγηση που προβλέπονται στις ισχύουσες στις εν λόγω τρίτες χώρες ΣΑΥ αφορούσαν μόνον τους αερομεταφορείς που είχαν ορισθεί στα συγκεκριμένα δρομολόγια και δεν κάλυπταν γενικές συζητήσεις ως την τιμολόγηση μεταξύ πλειόνων φορέων οι οποίοι εκτελούσαν δρομολόγια προς πλείονες εθνικούς προορισμούς, και, δεύτερον, ότι δεν αποδείχθηκε ότι οι ισχύουσες εθνικές νομικές και διοικητικές διατάξεις απαιτούσαν τον συντονισμό ως την τιμολόγηση.

554 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε επαρκώς τα εφαρμοστέα στην Ινδία, στην Ταϊλάνδη, στη Σιγκαπούρη, στη Νότια Κορέα και στη Βραζιλία κανονιστικά καθεστώτα. Καταρχάς, αμφισβητούν το ότι οι συζητήσεις σχετικά με την τιμολόγηση που προβλέπουν οι ΣΑΥ αφορούν μόνον τους αερομεταφορείς που είχαν ορισθεί σε συγκεκριμένα δρομολόγια, παραπέμπουν δε στην ανάλυση τους σχετικά με τους ισχύοντες στο Χονγκ Κονγκ και στην Ιαπωνία κανόνες, από την οποία προκύπτει ότι η τήρηση των ρητρών των ΣΑΥ σχετικά με την τιμολόγηση μπορεί να συνεπάγεται συνεννόηση μεταξύ αερομεταφορέων ως προς τους ναύλους. Στη συνέχεια, υποστηρίζουν ότι η ισχύουσα νομοθεσία και η διοικητική πρακτική στην Ταϊλάνδη υποχρέωναν τους αερομεταφορείς να συντονίζουν τους ναύλους τους, επικαλούμενες, μεταξύ άλλων, οδηγίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας της Ταϊλάνδης (στο εξής: DOA).

555 Πρώτον, όσον αφορά τις ΣΑΥ, οι προσφεύγουσες παραπέμπουν στα επιχειρήματα που ανέπτυξαν στο πλαίσιο της αναλύσεώς τους των ισχυουσών στο Χονγκ Κονγκ και στην Ιαπωνία ρυθμίσεων, για να αποδείξουν ότι η πρώτη παράγραφος της τυποποιημένης ρήτρας των συμφωνιών αυτών που παρατίθεται στην προσβαλλόμενη απόφαση αποτελεί τη βάση καθεστώτων που επιβάλλουν συζήτηση σχετικά με την τιμολόγηση μεταξύ αερομεταφορέων. Όμως, αποδείχθηκε, στις

σκέψεις 521 έως 523 και 537 έως 539 ανωτέρω, ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η εφαρμογή των ισχυουσών στο Χονγκ Κονγκ και στην Ιαπωνία ΣΑΥ αποτελούσε τη βάση τοπικών καθεστώτων τα οποία επέβαλαν συζήτηση επί των επιναύλων μεταξύ αερομεταφορέων. Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να επικαλεστούν, κατ' αναλογία, τις σχετικές παρατηρήσεις τους προκειμένου να αμφισβητήσουν την ανάλυση της Επιτροπής, που περιλαμβάνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 1013 έως 1019 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία οι ΣΑΥ που συνήφθησαν από τη Δημοκρατία της Ινδίας, το Βασίλειο της Ταϊλάνδης, τη Δημοκρατία της Σιγκαπούρης, τη Δημοκρατία της Νότιας Κορέας και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Βραζιλίας δεν μπορούν να εμποδίσουν την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

556 Δεύτερον, όσον αφορά τη δράση των κρατικών αρχών στην Ταϊλάνδη, από την αιτιολογική σκέψη 396 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, τον Αύγουστο του 2004, ορισμένοι αερομεταφορείς συναντήθηκαν και αποφάσισαν να υποβάλουν στην DOA, ομαδικά, αίτηση περί αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων, η δε Lufthansa ανέφερε συναφώς ότι ήλπιζε ότι αυτή η «από κοινού προσέγγιση θα [ήταν] επιτυχής». Από την αιτιολογική σκέψη 464 της αποφάσεως αυτής προκύπτει επίσης ότι, τον Ιανουάριο του 2005, ένας Ταϊλανδός αερομεταφορέας είχε ήδη ανακοινώσει τον επίναυλο καυσίμων του στην DOA και ότι οι λοιποί αερομεταφορείς «συζητούσαν για το ζήτημα αυτό».

557 Από τα στοιχεία αυτά, το υποστατό των οποίων δεν αμφισβητείται από τις προσφεύγουσες, προκύπτει ότι, τον Αύγουστο του 2004, ορισμένοι αερομεταφορείς ανέλαβαν την πρωτοβουλία να ενεργήσουν συλλογικά στον DOA προκειμένου να επιτύχουν αύξηση του επίναυλου καυσίμων και ότι, τον Ιανουάριο του 2005, η DOA μπορούσε να δεχθεί ατομικές αιτήσεις σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων. Από αυτά προκύπτει επίσης ότι οι αερομεταφορείς είχαν αυτονομία δράσης ως προς το αν έπρεπε να ακολουθήσουν την πρωτοβουλία του εθνικού αερομεταφορέα στο ζήτημα αυτό. Επομένως, η Επιτροπή, εκ πρώτης όψεως, βασίμως θεώρησε ότι δεν αποδείχθηκε ότι οι ισχύουσες στην Ταϊλάνδη νομοθετικές διατάξεις και η διοικητική πρακτική απαιτούσαν συντονισμό ως προς την τιμολόγηση.

558 Εντούτοις, πρέπει να ληφθεί υπόψη η οδηγία της DOA που περιέχεται σε επιστολή της 20ής Ιουλίου 2005, την οποία προσκόμισαν οι προσφεύγουσες τόσο κατά τη διοικητική διαδικασία όσο και ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου.

559 Από την επιστολή αυτή προκύπτει ότι, απαντώντας σε αίτημα ενός αερομεταφορέα, η DOA αποφάσισε να τροποποιήσει προσωρινά τα ποσά του επίναυλου καυσίμων για δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη, καθορίζοντας τον συντελεστή του εν λόγω επίναυλου καθώς και ένα ανώτατο όριο που διαμορφώθηκε βάσει των συντελεστών που είχε τότε ορίσει η ΙΑΤΑ, και ζήτησε από τον επίμαχο αερομεταφορέα να γνωστοποιήσει τους προσωρινούς αυτούς ναύλους σε όλους τους αερομεταφορείς, προκειμένου οι τελευταίοι να εφαρμόσουν τις συμφωνηθείσες τροποποιήσεις.

560 Επομένως, από την οδηγία αυτή προκύπτει ότι οι αερομεταφορείς όφειλαν να συμμορφωθούν προς την προσωρινή τροποποίηση των ναύλων την οποία αποφάσισε η DOA και ο επίμαχος αερομεταφορέας.

561 Εκδίδοντας μια τέτοια οδηγία, η DOA, όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, δεν αρκέστηκε στο να παρακινήσει ή να διευκολύνει την εκ μέρους των προσφευγουσών υιοθέτηση συμπεριφορών αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού. Η DOA, θεσπίζοντας τα ποσά του επίναυλου καυσίμων και επιβάλλοντας τους ναύλους αυτούς σε όλους τους αερομεταφορείς, δημιούργησε

ένα νομικό πλαίσιο το οποίο, αυτό το ίδιο, απέκλειε κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ των αερομεταφορέων όσον αφορά τον καθορισμό του ποσού του επίναυλου καυσίμων που ίσχυε για τις πτήσεις με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη.

562 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει, όσον αφορά το ισχύον στην Ταϊλάνδη κανονιστικό πλαίσιο, ότι οι προσφεύγουσες απέδειξαν, χωρίς να αντικρουσθούν επιτυχώς από την Επιτροπή, ότι, από τις 20 Ιουλίου 2005, οι αρχές της χώρας αυτής δημιούργησαν ένα νομικό πλαίσιο το οποίο, αυτό το ίδιο, απέκλειε κάθε δυνατότητα ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μεταξύ των αερομεταφορέων όσον αφορά τον καθορισμό του ποσού του επίναυλου καυσίμων που ίσχυε για τις πτήσεις με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη. Αντιθέτως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι το κανονιστικό πλαίσιο της Ταϊλάνδης εξάλειφε κάθε δυνατότητα ανταγωνισμού όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας, ή ότι, όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, δεν υπήρχε δυνατότητα ανταγωνισμού για το προ της 20ής Ιουλίου 2005 χρονικό διάστημα.

563 Κατά συνέπεια, πρέπει να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη απόφαση καθόσον με αυτήν κρίθηκε ότι το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ είχαν εφαρμογή στη συμπεριφορά των προσφευγουσών όσον αφορά τον καθορισμό του επίναυλου καυσίμων για τις πτήσεις με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη κατά το χρονικό διάστημα από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.

564 Τέλος, τα επιχειρήματα των προσφευγουσών που αφορούν παραβίαση της αρχής της ασφάλειας δικαίου, παράβαση του άρθρου 59 της Συμβάσεως της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών, της 23ης Μαΐου 1969, και παράβαση του άρθρου 351 ΣΛΕΕ πρέπει να απορριφθούν. Συγκεκριμένα, τα επιχειρήματα αυτά στηρίζονται στην υπόθεση ότι η Επιτροπή δεν τήρησε τη διαδικασία που προβλέπει ο κανονισμός 847/2004. Οι προσφεύγουσες, όμως, δεν εξήγησαν τους λόγους για τους οποίους έπρεπε να εφαρμοστεί η διαδικασία αυτή και ως προς τι η Επιτροπή την αγνόησε. Επίσης, δεν εξήγησαν τους λόγους για τους οποίους η προβαλλόμενη μη τήρηση της εν λόγω διαδικασίας παραβιάζει εν προκειμένω την αρχή της ασφάλειας δικαίου, το άρθρο 59 της Συμβάσεως της Βιέννης για το δίκαιο των συνθηκών και το άρθρο 351 ΣΛΕΕ.

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε συμπεριφορές σχετικές με εισερχόμενα δρομολόγια πριν από την 1η Μαΐου 2004, και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας σε συμπεριφορές σχετικές με τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας πριν από την 1η Ιουνίου 2002

565 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι, προκειμένου να αποδείξει τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, στηρίχθηκε σε επαφές σχετικές με δρομολόγια τα οποία δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της για την επιβολή κυρώσεων για παραβάσεις του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας. Πρόκειται, αντιστοίχως, για επαφές που αφορούσαν εισερχόμενα δρομολόγια πριν από την 1η Μαΐου 2004 (αιτιολογικές σκέψεις 135, 146, 237, 295, 587, 595 έως 597, 618, 620, 660, 665 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και για επαφές σχετικές με τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας πριν από την 1η Ιουνίου 2002 (αιτιολογικές σκέψεις 145 και 204 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

566 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

567 Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 103, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ απονέμει στο Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την αρμοδιότητα να θεσπίζει τους κανονισμούς ή τις οδηγίες για την εφαρμογή των αρχών που αναφέρονται στα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ.

568 Σε περίπτωση που δεν έχουν θεσπιστεί οι κανονισμοί και οι οδηγίες, εφαρμόζονται τα άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ και επιβάλλουν στα κράτη μέλη την υποχρέωση να εφαρμόζουν τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ, περιορίζουν δε τις σχετικές εξουσίες της Επιτροπής στον τομέα αυτόν στην ευχέρεια εξετάσεως, κατόπιν αιτήσεως κράτους μέλους ή αυτεπαγγέλτως, και σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών που παρέχουν τη συνδρομή τους, των περιπτώσεων εικαζομένων παραβάσεων των αρχών που προβλέπουν οι διατάξεις αυτές και, ενδεχομένως, της προτάσεως κατάλληλων μέτρων για τον τερματισμό τους (απόφαση της 30ής Απριλίου 1986, Asjes κ.λπ., 209/84 έως 213/84, EU:C:1986:188, σκέψεις 52 έως 54 και 58).

569 Στις 6 Φεβρουαρίου 1962, το Συμβούλιο εξέδωσε, βάσει του άρθρου [103 ΣΛΕΕ], τον κανονισμό 17, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων [101] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 1962, 13, σ. 204).

570 Εντούτοις, ο κανονισμός 141 του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 1962, περί μη εφαρμογής του κανονισμού 17 του Συμβουλίου στον τομέα των μεταφορών (ΕΕ 1962, 124, σ. 2751), απέκλεισε το σύνολο του τομέα των μεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 17 (απόφαση της 11ης Μαρτίου 1997, Επιτροπή κατά UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, σκέψη 44). Υπό τις συνθήκες αυτές, ελλείψει κανονιστικής ρυθμίσεως όπως αυτή που προβλέπεται από το άρθρο 103, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, τα άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ εξακολουθούν να εφαρμόζονται στις αεροπορικές μεταφορές (απόφαση της 30ής Απριλίου 1986, Asjes κ.λπ., 209/84 έως 213/84, EU:C:1986:188, σκέψεις 51 και 52).

571 Συνέπεια των ανωτέρω ήταν η κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, όπως η περιγραφόμενη στη σκέψη 568 ανωτέρω.

572 Μόλις το 1987 το Συμβούλιο εξέδωσε κανονισμό σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές βάσει του άρθρου 103, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ. Πρόκειται για τον κανονισμό 3975/87, ο οποίος ανέθεσε στην Επιτροπή την εξουσία να εφαρμόζει τα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές εντός της Ένωσης, εξαιρουμένων των διεθνών αεροπορικών μεταφορών μεταξύ των αερολιμένων κράτους μέλους και των αερολιμένων τρίτης χώρας (απόφαση της 11ης Απριλίου 1989, Saeed Flugreisen και Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, σκέψη 11). Οι τελευταίες εξακολουθούν να υπάγονται στα άρθρα 104 και 105 ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2000, Aéroports de Paris κατά Επιτροπής, T-128/98, EU:T:2000:290, σκέψη 55).

573 Η θέση σε ισχύ, το 1994, του Πρωτοκόλλου 21 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις (ΕΕ 1994, L 1, σ. 181) επεξέτεινε το καθεστώς αυτό στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στη συμφωνία για τον ΕΟΧ, και επομένως απέκλεισε ότι η Επιτροπή μπορεί να εφαρμόσει τα άρθρα 53 και 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των αερολιμένων των συμβαλλόμενων στον ΕΟΧ κρατών που δεν είναι μέλη της Ένωσης και εκείνων τρίτης χώρας.

574 Ο κανονισμός 1/2003 και η απόφαση της Μεικτής Επιτροπής του ΕΟΧ αριθ. 130/2004, της 24ης Σεπτεμβρίου 2004, για την τροποποίηση του παραρτήματος XIV (Ανταγωνισμός), του πρωτοκόλλου 21 (σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις) και του πρωτοκόλλου 23 (σχετικά με τη συνεργασία μεταξύ των αρχών επιτήρησης) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ 2005, L 64, σ. 57), η οποία στη συνέχεια ενσωμάτωσε τον κανονισμό αυτόν στη

συμφωνία για τον ΕΟΧ, άφησαν αρχικώς άθικτο το καθεστώς αυτό. Συγκεκριμένα, το άρθρο 32, στοιχείο γ', του κανονισμού αυτού προέβλεπε ότι ο κανονισμός αυτός «δεν εφαρμ[οζόταν] στις εναέριες μεταφορές μεταξύ […] αερολιμένων της [Ένωσης] και τρίτων χωρών».

575 Ο κανονισμός (ΕΚ) 411/2004 του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2004, για κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3975/87 και τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3976/87 και του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003, όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Κοινότητας και των τρίτων χωρών (ΕΕ 2004, L 68, σ. 1), του οποίου το άρθρο 1 κατήργησε τον κανονισμό 3975/87 και το άρθρο 3 διέγραψε το άρθρο 32, στοιχείο γ', του κανονισμού 1/2003, ανέθεσε στην Επιτροπή την εξουσία για την εφαρμογή των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών από την 1η Μαΐου 2004.

576 Όσον αφορά τη συμφωνία αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας, αυτή τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουνίου 2002. Από την ημερομηνία αυτή η Επιτροπή ήταν αρμόδια να εφαρμόσει το άρθρο 8 της συμφωνίας αυτής στα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας.

577 Εν προκειμένω, δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι η Επιτροπή, στο διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν διαπίστωσε παραβίαση του άρθρου 101, ΣΛΕΕ στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών πριν από την 1η Μαΐου 2004 ή του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας στα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας πριν από την 1η Ιουνίου 2002.

578 Οι προσφεύγουσες δεν θεωρούν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή, στην προσβαλλόμενη απόφαση, υπέπεσε σε σφάλμα επειδή αναφέρθηκε σε επαφές σχετικές με δρομολόγια, τα οποία, κατά τα επίμαχα χρονικά διαστήματα, δεν ενέπιπταν στην εδαφική αρμοδιότητά της (αιτιολογικές σκέψεις 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595 έως 597, 618, 620, 660, 665 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως) για να στοιχειοθετήσει τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση στα δρομολόγια που ενέπιπταν στην αρμοδιότητά της.

579 Προκαταρκτικώς, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή, στις αιτιολογικές σκέψεις 790 έως 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις οποίες απαρίθμησε τα αποδεικτικά στοιχεία εις βάρος των προσφευγουσών, δεν έκανε δεκτή κατ' αυτών την επαφή που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 597 της εν λόγω αποφάσεως (βλ. σκέψη 333 ανωτέρω).

580 Τούτου δοθέντος, επισημαίνεται ότι τα στοιχεία της δικογραφίας δεν τεκμηριώνουν πλήρως την ερμηνεία του περιεχομένου των λοιπών επαφών που αναφέρονται στη σκέψη 578 ανωτέρω την οποία υποστήριξαν οι προσφεύγουσες ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου. Μεταξύ των επαφών αυτών, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ, αφενός, των επαφών για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 596 της προσβαλλομένης αποφάσεως και, αφετέρου, εκείνων που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 και 673 της αποφάσεως αυτής. Ειδικότερα, κατά τις προσφεύγουσες, οι πρώτες αφορούν επαφές στις οποίες εμπλέκονταν απλώς αερομεταφορείς εγκατεστημένοι εκτός της Ένωσης, ενώ οι δεύτερες αφορούν επαφές οι οποίες έλαβαν χώρα εκτός της Ένωσης.

581 Όσον αφορά τις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 596 της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει, εντούτοις, να παρατηρηθεί ότι αφορούσαν αερομεταφορείς εγκατεστημένους εντός του ΕΟΧ και αερομεταφορείς εγκατεστημένους εκτός του ΕΟΧ. Στην αιτιολογική απόφαση 135 της αποφάσεως αυτής, η Επιτροπή παραθέτει μια επαφή η οποία άρχισε με μήνυμα της SAS προς τη Lufthansa, τρεις άλλους αερομεταφορείς και την Air Canada. Με το μήνυμα αυτό, η SAS, εκφράζοντας ταυτοχρόνως τις ανησυχίες της, ρωτούσε τους συνομιλητές της, σχετικά με την πρόθεσή τους να εισαγάγουν επίναυλο καυσίμων,

στο μέτρο που η τιμή του καυσίμου είχε υπερβεί το λεγόμενο κατώτατο όριο ενεργοποίησης που είχε καθορίσει η IATA σε σχέδιο αποφάσεως με σκοπό την εισαγωγή επίναυλου καυσίμων. Απαντώντας, όπως αναφέρεται στη σκέψη 355 ανωτέρω, ένας αερομεταφορέας εξέφρασε τη συμφωνία του με τη SAS, η δε Lufthansa αναφέρει τα εξής:

«θα διστάζουμε επίσης να λάβουμε την πρωτοβουλία αυτή τη φορά. Αν άλλοι, μεγάλοι ανταγωνιστές μας, αποφάσιζαν να το πράξουν, θα ακολουθήσουμε, αλλά με διαφορετικό και λιγότερο κεντρικό τρόπο.»

582 Εντούτοις, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 440 ανωτέρω, από την αιτιολογική σκέψη 144 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, σε λιγότερο από ένα μήνα μετά την επαφή περί της οποίας γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 135, διεξήχθησαν συζητήσεις μεταξύ του τοπικού υπευθύνου των προσφευγουσών στη Φινλανδία, ο οποίος, μεταξύ άλλων, ρώτησε, μέσα στην επιχείρηση, «[π]ως π[ήγαινε] η υπόθεση στη L[ufthansa] αυτή τη φορά», και τριών άλλων εμπλεκόμενων αερομεταφορέων σχετικά με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων.

583 Στην αιτιολογική σκέψη 596 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται λόγος για ένα μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 1ης Οκτωβρίου 2001, με το οποίο η SAC γνωστοποίησε στη Lufthansa και στις προσφεύγουσες ότι θα επέβαλε ένα πρόσθετο τέλος ασφαλίσεως και ασφάλειας από τις 8 Οκτωβρίου του ιδίου έτους. Πριν από το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, ωστόσο, είχε προηγηθεί επαφή ως προς την οποία δεν αμφισβητείται ότι αφορούσε τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ. Πρόκειται για την επαφή περί της οποίας γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 584 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στο πλαίσιο της επαφής αυτής, όπως συνοψίζεται στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη, ένας τοπικός υπάλληλος της SAC «στη Σκανδιναβία» ανακοίνωσε στις προσφεύγουσες τα «προγράμματα ανταγωνιστών», μεταξύ των οποίων της AF και της Lufthansa, οι οποίες «σχεδ[ίαζαν] όλοι την καθιέρωση επίναυλου ασφαλείας, προτιμούσαν όμως [οι προσφεύγουσες] να [έκαναν] το πρώτο βήμα».

584 Όμως, όσον αφορά επαφές στις οποίες εμπλέκονταν πλείονες αερομεταφορείς εγκατεστημένοι εντός του ΕΟΧ, λαμβανομένης υπόψη της δυνατότητας γενικής εφαρμογής των επιναύλων που διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως και ελλείψει συγκεκριμένων στοιχείων από τα οποία να αποδεικνύεται ότι είχαν αποκλειστεί τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αφορούσαν αποκλειστικά τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών.

585 Επομένως, οι προσφεύγουσες αβασίμως υποστηρίζουν ότι οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 596 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούσαν αποκλειστικά δρομολόγια, τα οποία, κατά τις επίμαχες περιόδους, δεν ενέπιπταν στην αρμοδιότητα της Επιτροπής να διαπιστώσει παράβαση και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ ή του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας.

586 Όσον αφορά τις επαφές που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αντιθέτως, δεν αμφισβητείται από τους διαδίκους ότι πραγματοποιήθηκαν σε τρίτες χώρες ή, τουλάχιστον, ότι εμπλέκονταν τοπικοί υπάλληλοι των εμπλεκομένων αερομεταφορέων στις χώρες αυτές. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι τίποτα δεν εμπόδιζε τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς να συντονιστούν ή να ανταλλάξουν πληροφορίες στις χώρες αυτές σχετικά με τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων εντός του ΕΟΧ. Ενδεικτικά, στην αιτιολογική σκέψη 296 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται λόγος για ένα εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του γραφείου της Qantas στη Σιγκαπούρη της 18ης Φεβρουαρίου 2003, στο οποίο αναφέρεται η καθιέρωση από την British

Airways στην «Ευρώπη» επίναυλου καυσίμων συγκεκριμένου ποσού. Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 206 της προσβαλλομένης αποφάσεως, γίνεται λόγος για ένα μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 19ης Νοεμβρίου 2001, με το οποίο ο πρόεδρος της υποεπιτροπής εμπορευμάτων του BAR στο Χονγκ Κονγκ προσκάλεσε τα μέλη της ένωσης να «αναφέρουν αν η κεντρική [τους] διοίκηση [είχε] την πρόθεση να μειώσει ή να ανακαλέσει τον [επίναυλο καυσίμων] στις υπερπόντιες αγορές.

587 Κατόπιν τούτου, επισημαίνεται ότι το υπό κρίση σκέλος είναι αδύνατον να ευδοκιμήσει, μολονότι οι επαφές που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορούσαν αποκλειστικά δρομολόγια τα οποία, κατά τις επίμαχες περιόδους, δεν ενέπιπταν στην αρμοδιότητα της Επιτροπής.

588 Συναφώς, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή μπορεί να στηριχθεί σε προγενέστερες της περιόδου διαπράξεως της παραβάσεως επαφές προκειμένου να σχηματίσει συνολική εικόνα της καταστάσεως και, ως εκ τούτου, να ενισχύσει την ερμηνεία ορισμένων αποδεικτικών στοιχείων (απόφαση της 8ης Ιουλίου 2008, Lafarge κατά Επιτροπής, T-54/03, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2008:255, σκέψεις 427 και 428). Τούτο ισχύει ακόμη και στην περίπτωση κατά την οποία η Επιτροπή δεν ήταν αρμόδια να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού πριν από την περίοδο αυτή (πρβλ. αποφάσεις της 30ής Μαΐου 2006, Bank Austria Creditanstalt κατά Επιτροπής, T-198/03, EU:T:2006:136, σκέψη 89, και της 22ας Μαρτίου 2012, Slovak Telekom κατά Επιτροπής, T-458/09 και T-171/10, EU:T:2012:145, σκέψεις 45 έως 52).

589 Στο τμήμα της προσβαλλομένης αποφάσεως με τίτλο «Βασικές αρχές και δομή της σύμπραξης», στην αιτιολογική σκέψη 107, η Επιτροπή επισήμανε ότι από την έρευνά της προέκυψε σύμπραξη παγκόσμιας κλίμακας βασιζόμενη σε δίκτυο διμερών και πολυμερών επαφών, οι οποίες πραγματοποιούνταν «σε διάφορα επίπεδα εντός των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων […] και αφορούσαν, σε ορισμένες περιπτώσεις, διάφορες γεωγραφικές ζώνες».

590 Στις αιτιολογικές σκέψεις 109, 110, 876, 889 και 1046 και στην υποσημείωση αριθ. 1323 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διευκρίνισε τις λεπτομέρειες λειτουργίας της οργάνωσης αυτής σε πολλά επίπεδα. Κατά την Επιτροπή, οι επίναυλοι ήταν μέτρα γενικής εφαρμογής τα οποία δεν αφορούσαν ειδικά ένα δρομολόγιο, αλλά είχαν σκοπό την εφαρμογή τους σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι αποφάσεις σχετικά με τους επίναυλους λαμβάνονταν κατά κανόνα από την κεντρική διοίκηση κάθε αερομεταφορέα. Επομένως, οι κεντρικές διοικήσεις των αερομεταφορέων βρίσκονταν σε «επαφή η μία με την άλλη» όταν επέκειτο αλλαγή του ύψους του επίναυλου. Σε τοπικό επίπεδο, οι αερομεταφορείς συντονίζονταν, με σκοπό, αφενός, να εκτελούν καλύτερα τις οδηγίες των αντίστοιχων κεντρικών διοικήσεών τους και να τις προσαρμόζουν στις συνθήκες της αγοράς και στις τοπικές κανονιστικές ρυθμίσεις και, αφετέρου, να συντονίζουν και να εφαρμόζουν τις τοπικές πρωτοβουλίες. Στην αιτιολογική σκέψη 111 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι οι τοπικές ενώσεις εκπροσώπων αερομεταφορέων χρησιμοποιήθηκαν για τον σκοπό αυτόν, ιδίως στο Χονγκ Κονγκ και στην Ελβετία.

591 Οι επίμαχες επαφές, όμως, εντάσσονταν ακριβώς στο πλαίσιο αυτό. Συγκεκριμένα, πρώτον, όλες οι επαφές αυτές αφορούσαν, εν όλω ή εν μέρει, την καθιέρωση ή την εφαρμογή των επιναύλων στην Ελβετία (αιτιολογικές σκέψεις 145 και 204), στο Χονγκ Κονγκ (αιτιολογικές σκέψεις 237, 587, 618, 620, 660 και 665), στη Σιγκαπούρη (αιτιολογικές σκέψεις 146 και 295) ή στην Ιαπωνία (αιτιολογική σκέψη 673) ή, γενικότερα, στη Νοτιοανατολική Ασία (αιτιολογική σκέψη 595). Δεύτερον, στην πλειονότητα των επαφών αυτών είτε εμπλέκονταν υπάλληλοι της

κεντρικής διοικήσεως εμπλεκομένων αερομεταφορέων είτε γινόταν λόγος για οδηγίες εκ μέρους τους ή για επικοινωνίες με αυτούς (αιτιολογικές σκέψεις 237, 295, 595, 618, 620 και 673). Τρίτον, πολλές από τις επαφές αυτές είτε αντανακλούν σε τοπικό επίπεδο ανακοινώσεις που έγιναν ή αποφάσεις που ελήφθησαν σε κεντρικό επίπεδο (αιτιολογικές σκέψεις 204 και 673), είτε πραγματοποιούνται τουλάχιστον κατά την ίδια περίοδο που γίνονταν συζητήσεις μεταξύ κεντρικών διοικήσεων ή λαμβάνονταν αποφάσεις στο επίπεδο αυτών σχετικά με τους επίναυλους (αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 237, 295, 587 και 595). Τέταρτον, οι περισσότερες από τις επαφές αυτές έλαβαν χώρα στο πλαίσιο ή στο περιθώριο τοπικών ενώσεων εκπροσώπων αερομεταφορέων (αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 και 665).

592 Επίσης, οι προσφεύγουσες δεν υποστήριξαν ότι οι επαφές αυτές δεν επιβεβαίωναν την ερμηνεία της ως προς άλλα αποδεικτικά στοιχεία, για τα οποία δεν προβάλλεται ο ισχυρισμός ότι δεν ενέπιπταν στην αρμοδιότητά της. Επομένως, οι επίδικες επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 204, 237 και 295 της προσβαλλομένης αποφάσεως εμπίπτουν στις είκοσι επίδικες επαφές τις οποίες η Επιτροπή παραθέτει στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως για τη στοιχειοθέτηση της συμμετοχής των προσφευγουσών στα τρία σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων.

593 Όσον αφορά τις επίδικες επαφές που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 587, 595, 618, 620, 660, 665 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αυτές αποτελούν επτά από τις δεκατέσσερις επίδικες επαφές τις οποίες μνημόνευσε η Επιτροπή στις υποσημειώσεις αριθ. 1258 έως 1260 της αποφάσεως αυτής προκειμένου να αποδείξει ότι οι προσφεύγουσες είχαν γνώση περί του συντονισμού ως προς τον επίναυλο ασφαλείας η οποία υπερέβαινε τις επαφές τους με τη Lufthansa, για τον λόγο ότι είχαν απευθείας επαφές με διάφορους αερομεταφορείς όσον αφορά την εφαρμογή του επίναυλου ασφαλείας.

594 Επομένως, η Επιτροπή βασίμως στηρίχθηκε στις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 και 673 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκειμένου να σχηματίσει συνολική εικόνα της επίδικης συμπράξεως και, ως εκ τούτου, να επιβεβαιώσει την ερμηνεία των αποδεικτικών στοιχείων που δέχθηκε βάσει των οποίων καταλόγισε στις προσφεύγουσες την ευθύνη για τα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας.

595 Κατά συνέπεια, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

4) Επί της τέταρτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση συμπεριφορών που έλαβαν χώρα στην Ελβετία

596 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα κατά την εκτίμηση τριών επαφών που έλαβαν χώρα στην Ελβετία, συγκεκριμένα των επαφών περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 145, 204 και 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατά τις προσφεύγουσες, οι επαφές αυτές δεν αποδεικνύουν ότι εμπλέκονταν στον συντονισμό των επιναύλων.

597 Πρώτον, από την εξέταση του μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 145 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες, η Air Canada και η Lufthansa αποτελούσαν «εξαιρέσεις σε σχέση με τη συμφωνία» μεταξύ αερομεταφορέων σύμφωνα με την οποία εφαρμοζόταν στην Ελβετία η ίδια πολιτική με τη Swiss

στον τομέα του επίναυλου καυσίμων. Οι συζητήσεις που περιγράφονται στο εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αφορούσαν τη Lufthansa, την KLM και την AF, ενώ οι σχετικές με τις προσφεύγουσες πληροφορίες είχαν δημοσιοποιηθεί.

598 Δεύτερον, το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας τοπικού υπαλλήλου των προσφευγουσών προς τον πρόεδρο της ελβετικής ενώσεως αερομεταφορέων Airline Cargo Council of Switzerland (Συμβούλιο της Ελβετίας για τις Αερομεταφορές Εμπορευμάτων, στο εξής: ACCS), για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 204 της προσβαλλομένης αποφάσεως, απλώς αναφέρει ότι είχαν ανακοινώσει την ανάκληση του δικού τους επίναυλου καυσίμων. Η πληροφορία αυτή, όμως, έχει ήδη δημοσιοποιηθεί. Είναι, εξάλλου, εσφαλμένο να θεωρηθεί ότι το ACCS συνέλεξε και συντόνισε προς όφελος των μελών του τις δημοσιοποιημένες πληροφορίες σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων. Αντιθέτως, το ACCS επεδίωξε θεμιτό σκοπό που συνίσταται στην ενημέρωση των πελατών των αερομεταφορέων σχετικά με τους επίναυλους.

599 Τρίτον, το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν απεστάλη στις προσφεύγουσες, οι οποίες είχαν προηγουμένως κλείσει το γραφείο τους στην Ελβετία και είχαν αποχωρήσει από το ACCS. Βεβαίως, το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας απεστάλη σε εμπορικό αντιπρόσωπο των προσφευγουσών, ο οποίος όμως εργάστηκε και για άλλους είκοσι αερομεταφορείς.

600 Η Επιτροπή απαντά ότι η ερμηνεία του μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 145 της προσβαλλομένης αποφάσεως την οποία προτείνουν οι προσφεύγουσες δύσκολα συμβιβάζεται με τη διατύπωσή του, ενώ τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περί των οποίων γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 204 της αποφάσεως αυτής εντάσσονταν σε μηχανισμό ανταλλαγής πληροφοριών που είχε θεσπιστεί στο πλαίσιο του ACCS. Όσον αφορά το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 443 της εν λόγω αποφάσεως, το μήνυμα αυτό παρελήφθη από εμπορικό αντιπρόσωπο των προσφευγουσών και, επομένως, μπορούσε να τους καταλογιστεί.

601 Πρέπει να εξεταστούν διαδοχικά οι τρεις επαφές που αποτελούν το αντικείμενο της υπό κρίση αιτιάσεως.

602 Πρώτον, η επαφή περί της οποίας γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 145 της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Swiss της 10ης Ιανουαρίου 2000, από το οποίο η Επιτροπή συνήγαγε, στην αιτιολογική σκέψη 851 της αποφάσεως αυτής, ότι η Lufthansa και οι προσφεύγουσες είχαν μετάσχει σε συμφωνία για να χρησιμοποιήσουν το τιμολογηθέν βάρος προκειμένου να καθοριστεί το ποσό του επίναυλου καυσίμων.

603 Στο ηλεκτρονικό αυτό μήνυμα αναφέρεται ότι, «[σ]την Ελβετία, όλοι οι αερομεταφορείς συμφώνησαν να εφαρμόσουν την ίδια πολιτική με τη [Swiss]», η οποία συνίσταται στη χρησιμοποίηση του τιμολογηθέντος βάρους αντί του πραγματικού για τον υπολογισμό του επίναυλου καυσίμων, ενώ η «μοναδική εξαίρεση» ήταν η Lufthansa.

604 Είναι αληθές ότι, όπως υπογραμμίζουν οι προσφεύγουσες, αυτό το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αναφέρει επίσης ότι, όπως η Lufthansa ή και η Air Canada, οι προσφεύγουσες τάσσονταν υπέρ του κριτηρίου του πραγματικού βάρους. Το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αναφέρεται επίσης στους δισταγμούς άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων ως προς το ζήτημα αυτό.

605 Ωστόσο, τούτο ουδόλως θέτει υπό αμφισβήτηση την ύπαρξη συζητήσεων σχετικά με την καθιέρωση του επίναυλου καυσίμων στην οποία μετείχαν οι προσφεύγουσες και αυτοί οι άλλοι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς. Μολονότι στο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 145 της προσβαλλομένης αποφάσεως επισημαίνεται η αντίφαση μεταξύ της προτιμήσεως των προσφευγουσών και αυτής άλλων αερομεταφορέων, εντούτοις τούτο συμβαίνει αποκλειστικά και μόνο για να καταστεί σαφές ότι «υπάρχει η σύγχυση ως προς το ποιος πράγματι θα εφαρμόσει τι».

606 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή μπορούσε, χωρίς να υποπέσει σε σφάλμα, να καταλήξει στο συμπέρασμα, στην αιτιολογική σκέψη 851 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι προσφεύγουσες είχαν μετάσχει στην εν λόγω συμφωνία, αποφάσισαν δε συγχρόνως να μην την εφαρμόσουν «στο στάδιο αυτό».

607 Δεύτερον, οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 204 της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας τα οποία απέστειλαν στα μέλη του το ACCS στις 6 και 7 Δεκεμβρίου 2001. Στα μηνύματα αυτά, οι προσφεύγουσες, η Martinair, η AF και η Japan Airlines αναφέρουν όλες ότι θα καταργήσουν τον επίναυλο καυσίμων.

608 Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, τα εν λόγω μηνύματα δεν είχαν ως μοναδικό σκοπό να διευκολύνουν την ανακοίνωση που είχε ήδη δημοσιοποιηθεί στους πελάτες των αερομεταφορέων. Ειδικότερα, οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 204 της προσβαλλομένης αποφάσεως ήταν απαντήσεις σε αίτηση του προέδρου του ACCS της 4ης Δεκεμβρίου 2001 η οποία μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 203 της ίδιας αποφάσεως. Στο μήνυμα αυτό ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, ο πρόεδρος του ACCS επισήμανε ότι ο εργοδότης του, Malaysian Airlines, είχε παύσει να εφαρμόζει τον επίναυλο καυσίμων στην Κουάλα Λουμπούρ (Μαλαισία) στην ασιατική αγορά και ότι, κατά συνέπεια, ο ίδιος «βρισκόταν υπό πίεση» προκειμένου να παύσει να τον εφαρμόζει.

609 Είναι αληθές ότι, όπως επισημαίνουν οι προσφεύγουσες, ο πρόεδρος του ACCS προσέθεσε ότι επιθυμούσε να «γνωρίζει την παρούσα κατάσταση» των αποδεκτών του μηνύματός του ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ενόψει της συναντήσεώς του την επομένη με ένωση μεταφορέων. Τα σχόλια του πρέπει, ωστόσο, να ερμηνευθούν υπό το πρίσμα των προηγούμενων μηνυμάτων του ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Πράγματι, το μήνυμα του της 4ης Δεκεμβρίου 2001 δεν ήταν το πρώτο με το οποίο ρωτούσε τα μέλη της ενώσεως του σχετικά με τα ενδεχόμενα σχέδιά τους περί καταργήσεως του επίναυλου καυσίμων. Επομένως, σε μήνυμα της 21ης Νοεμβρίου 2001 το οποίο μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 202 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ο πρόεδρος του ACCS διαμαρτυρήθηκε καθόσον πληροφορήθηκε από τρίτες πηγές ότι η KLM θα ανέστειλε τον επίναυλο καυσίμων από την 1η Δεκεμβρίου 2001, ζήτησε δε να ενημερωθεί για ενέργειες τέτοιου είδους και υπογράμμισε ότι «η οργάνωσή μας τίθεται πράγματι υπό αμφισβήτηση αν δεν παραμείνουμε ενωμένοι». Επίσης άσκησε πίεση στα μέλη του ACCS για «να μη ακολουθήσ[ουν] την απόφαση της KLM και να διατηρ[ήσουν] τον [επίναυλο καυσίμων] τουλάχιστον μέχρι το τέλος του έτους». Απαντώντας, πολλοί αερομεταφορείς γνωστοποίησαν στα μέλη του ACCS τις σχετικές προθέσεις τους.

610 Όσον αφορά το γεγονός ότι οι κοινοποιηθείσες πληροφορίες είχαν δημοσιοποιηθεί, υπενθυμίζεται ότι η ανταλλαγή δημόσια διαθέσιμων πληροφοριών συνιστά παράβαση του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, όταν στηρίζει άλλον μηχανισμό που θίγει τον ανταγωνισμό (βλ. σκέψη 480 ανωτέρω). Όπως, όμως, προκύπτει από τις σκέψεις 607 έως 609 ανωτέρω, τούτο συνέβαινε εν προκειμένω.

611 Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα κατά την εκτίμηση των επαφών περί των οποίων γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 204 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

612 Τρίτον, όσον αφορά το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το οποίο δεν απεστάλη στις προσφεύγουσες αλλά σε έναν από τους εμπορικούς αντιπροσώπους τους, πρέπει να υπομνησθεί ότι, όταν ο μεσάζων, ο εμπορικός αντιπρόσωπος ή ο εντολοδόχος ασκεί δραστηριότητα υπέρ επιχειρήσεως που είναι ο εντολέας του, μπορεί καταρχήν να θεωρηθεί ως βοηθητικό όργανο ενσωματωμένο στην επιχείρησή, υποχρεωμένο δε να ακολουθεί τις οδηγίες της, αποτελώντας έτσι με την επιχείρηση αυτή μια οικονομική μονάδα (πρβλ. απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2003, Μινωικές Γραμμές κατά Επιτροπής, T-66/99, EU:T:2003:337, σκέψη 125 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

613 Κατά τη νομολογία, το αποφασιστικό στοιχείο κατά την εξέταση του κατά πόσον υφίσταται τέτοια οικονομική μονάδα έγκειται στη σύμβαση που συνήψε με την επιχείρηση που είναι εντολέας και, συγκεκριμένα, στις σιωπηρές ή ρητές ρήτρες της συμβάσεως που αφορούν την ανάληψη των οικονομικών και εμπορικών κινδύνων που συνδέονται με την εκτέλεση των συμβάσεων που έχει συνάψει με τρίτους. Το ζήτημα αυτό πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση και να λαμβάνεται υπόψη η οικονομική πραγματικότητα παρά ο νομικός χαρακτηρισμός της συμβατικής σχέσεως κατά το εσωτερικό δίκαιο (πρβλ. απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, σκέψη 46).

614 Έχει επίσης κριθεί ότι δεν συνηγορεί υπέρ της ιδέας της οικονομικής ενότητας το γεγονός ότι, παραλλήλως προς τις ασκούμενες για λογαριασμό του εντολέα δραστηριότητες, ο μεσάζων προβαίνει, ως ανεξάρτητος έμπορος, σε συναλλαγές σημαντικής εκτάσεως στην αγορά του οικείου προϊόντος ή της οικείας υπηρεσίας (βλ. απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2003, Μινωικές Γραμμές κατά Επιτροπής, T-66/99, EU:T:2003:337, σκέψη 128 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

615 Αφενός, όμως, η Επιτροπή δεν προσκόμισε το παραμικρό αποδεικτικό στοιχείο προς απόδειξη του ότι ο εμπορικός αντιπρόσωπος που έλαβε το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν αναλάμβανε τον οικονομικό κίνδυνο που συνδέεται με την εκτέλεση της συμφωνίας την οποία είχε συνάψει με τις προσφεύγουσες. Ούτε ισχυρίστηκε ότι ο αντιπρόσωπος αυτός δεν καθόριζε αυτοτελώς τη συμπεριφορά του στην αγορά και εφάρμοζε απλώς τις οδηγίες που του έδιναν οι προσφεύγουσες.

616 Αφετέρου, η Επιτροπή δεν αμφισβητεί ότι, παράλληλα με τις δραστηριότητες που ασκούσε για τις προσφεύγουσες, ο αντιπρόσωπος αυτός παρείχε υπηρεσίες σε είκοσι περίπου άλλους αερομεταφορείς. Επίσης, η Επιτροπή δεν υποστηρίζει ότι ο εν λόγω αντιπρόσωπος μετέσχε για λογαριασμό των προσφευγουσών στις δραστηριότητες τις οποίες αφορούσε το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

617 Κατά τα λοιπά και αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ο εν λόγω αντιπρόσωπος διαβίβασε στις προσφεύγουσες τις πληροφορίες που περιέχονταν στο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Πράγματι, η Επιτροπή, η οποία έφερε το βάρος αποδείξεως, δεν απέδειξε ότι συνέβη κάτι τέτοιο.

618 Επομένως, ελλείψει άλλων σοβαρών, συγκεκριμένων και συγκλινουσών αποδεικτικών στοιχείων τα οποία μπορούν να στοιχειοθετήσουν ότι το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποδεικνύει τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, πρέπει το εν λόγω μήνυμα να απορριφθεί από τη δέσμη ενδείξεων την οποία οι προσφεύγουσες αμφισβητούν στο σύνολό της στο πλαίσιο του δεκάτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως.

5) Επί της πέμπτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλμα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση συμπεριφορές των προσφευγουσών στις τρίτες χώρες

619 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν ανταποκρίθηκε στο βάρος αποδείξεως ότι «όλες αυτές οι συμπεριφορές» εντάσσονταν στο πλαίσιο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως.

620 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν επίσης ότι η Επιτροπή παρέβη την υποχρέωσή της αιτιολογήσεως παραλείποντας να αντικρούσει τα αποδεικτικά στοιχεία και τα επιχειρήματα που προέβαλαν προς απόδειξη του ότι δεν υφίστατο εγγενής σύνδεσμος μεταξύ των συμπεριφορών αυτών και των ανακοινώσεων που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της επίδικης συμπράξεως. Τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία και επιχειρήματα αποδεικνύουν ότι οι εν λόγω ανακοινώσεις και οι ενέργειες που ενέπιπταν στην επίδικη σύμπραξη επεδίωκαν διαφορετικούς σκοπούς, σε αυτές εμπλέκονταν διαφορετικοί αερομεταφορείς και διαφορετικοί υπάλληλοι, είχαν διαφορετικό περιεχόμενο, χρονοδιάγραμμα και διαφορετικό βαθμό δημοσιότητας.

621 Οι προσφεύγουσες προσθέτουν ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι το τοπικό τους προσωπικό είχε την πρόθεση να συμβάλει σε παγκόσμια σύμπραξη σχετικά με τον συντονισμό του επίναυλου καυσίμων συμμετέχοντας στις συμπεριφορές που έλαβαν χώρα στις τρίτες χώρες. Εξάλλου, από τη συμμετοχή τους στις συμπεριφορές αυτές δεν αποδεικνύεται ότι είχαν αποδεχθεί κίνδυνο που συνδέεται με την επίδικη σύμπραξη.

622 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

623 Παρατηρείται ότι η υπό κρίση αιτίαση συγχέεται με το επιχείρημα το οποίο το Γενικό Δικαστήριο ήδη εξέτασε και απέρριψε στο πλαίσιο της εξετάσεως της πρώτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, στη σκέψη 288 ανωτέρω.

624 Συνεπώς, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί. Το υπό κρίση σκέλος πρέπει, επομένως, να γίνει δεκτό καθόσον αφορά τον καθορισμό του επίναυλου καυσίμων στα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 και την αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

η) Επί του εβδόμου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση των εικασιών άλλων αερομεταφορέων ως προς τη συμπεριφορά των προσφευγουσών

625 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι εκτίμησε ότι τα αποδεικτικά στοιχεία που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 273, 406 και 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως εντάσσονταν στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Κατά τις προσφεύγουσες, τα αποδεικτικά αυτά στοιχεία αφορούν επαφές στις οποίες δεν μετείχαν και περιέχουν πληροφορίες που τις αφορούσαν στις οποίες είχε πρόσβαση το κοινό.

626 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών. Ειδικότερα, όσον αφορά τον πίνακα της CPA που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 196 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι ο πίνακας αυτός αφήνει να εννοηθεί ότι οι προσφεύγουσες είχαν κοινοποιήσει στη CPA ορισμένες από τις επίμαχες πληροφορίες πριν αυτές καταστούν δημόσιες. Η Επιτροπή προσθέτει ότι οι προσφεύγουσες δεν είναι σε θέση να αποδείξουν ότι οι υπόλοιπες επίμαχες πληροφορίες ήταν ήδη δημοσιοποιημένες, τουλάχιστον όσον αφορά δύο αερομεταφορείς, και ότι οι αιτιολογικές σκέψεις 173, 237 και 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως περιγράφουν άλλα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με επαφές μεταξύ του προσωπικού των προσφευγουσών και της CPA. Όσον αφορά τις επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 406 και 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι επρόκειτο για μηνύματα στα οποία η AF εξέταζε τη μελλοντική συμπεριφορά των προσφευγουσών. Τα μηνύματα αυτά αποδεικνύουν ότι η AF και η KLM προέβλεπαν την ευθυγράμμιση της πολιτικής τους στον τομέα του επίναυλου καυσίμων με εκείνη της Lufthansa και των προσφευγουσών. Η Επιτροπή προσθέτει ότι οι επαφές που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 173, 174, 425, 546 και 966 επιβεβαιώνουν την άποψή της.

627 Στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή περιέγραψε διάφορες επίμαχες επαφές στις οποίες, κατά την άποψή της, έλαβαν μέρος οι προσφεύγουσες. Στο τέλος της αιτιολογικής αυτής σκέψεως, η Επιτροπή, παραπέμποντας στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 και 559 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προσέθεσε ότι «υπ[ήρχαν] εξάλλου και άλλα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με επαφές με ανταγωνιστές».

628 Το υπό κρίση σκέλος αφορά τέσσερις από τις οκτώ αυτές αιτιολογικές σκέψεις.

629 Πρώτον, στην αιτιολογική σκέψη 196 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναφέρθηκε σε φάκελο που βρέθηκε στον φορητό υπολογιστή ενός υπαλλήλου της CPA. Ο φάκελος αυτός επιγράφεται «Σύνθεση του επίναυλου καυσίμων στις 6 Δεκεμβρίου 2001» και περιλαμβάνει πίνακα με τίτλο «Κατάργηση του επίναυλου καυσίμων ανά χώρα». Από τον πίνακα αυτόν προκύπτει, μεταξύ άλλων, ότι, «στη Σκανδιναβία», οι προσφεύγουσες είχαν προβλέψει να καταργήσουν τον επίναυλο καυσίμων στις 20 Δεκεμβρίου 2001, αλλά ότι η CPA ήταν ακόμη «εν αναμονή» «επίσημης γνώμης».

630 Ωστόσο, οι προσφεύγουσες είχαν ήδη ανακοινώσει, με ανακοινωθέν τύπου της 5ης Δεκεμβρίου 2001, ότι θα καταργούσαν τον επίναυλο καυσίμων από τις 20 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους. Όπως προκύπτει από τη δικογραφία της διοικητικής διαδικασίας, πέντε από τους επτά άλλους αερομεταφορείς που αναφέρονταν στον πίνακα με τίτλο «Κατάργηση του επίναυλου καυσίμων ανά χώρα» είχαν ανακοινώσει δημοσίως από τις 21 Νοεμβρίου έως τις 6 Δεκεμβρίου 2001 ότι θα καταργούσαν την επίναυλο καυσίμων τον Δεκέμβριο του 2001.

631 Όσον αφορά τους δύο άλλους αερομεταφορείς που αναφέρονται στον εν λόγω πίνακα, είναι αληθές ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι οι εν λόγω αερομεταφορείς είχαν ανακοινώσει τα σχέδιά τους να καταργήσουν τον επίναυλο καυσίμων στις 6 Δεκεμβρίου ή σε προγενέστερη ημερομηνία. Παρατηρείται, ωστόσο, όπως υποστηρίζουν και οι προσφεύγουσες, ότι οι ημερομηνίες δημοσιεύσεως της ανακοινώσεως του σχεδίου τους να καταργήσουν τον επίναυλο καυσίμων δεν περιλαμβάνονται στον φάκελο της διοικητικής διαδικασίας και ότι μία εξ αυτών δεν υφίστατο κατά την ημερομηνία καταθέσεως της προσφυγής. Υπό τις συνθήκες αυτές, δεδομένου ότι, κατά τα λοιπά, οι επίμαχες ανακοινώσεις είχαν δημοσιευθεί δεκαπέντε και πλέον έτη πριν από την άσκηση της υπό κρίση προσφυγής, δεν μπορούν να προσαφθούν στις προσφεύγουσες.

632 Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορούσε βασίμως να συναγάγει από το έγγραφο για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 196 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι υπήρχε αντίθετη προς τους κανόνες του ανταγωνισμού επαφή στην οποία είχαν εμπλακεί οι προσφεύγουσες. Το γεγονός και μόνον ότι οι προσφεύγουσες είχαν συμμετάσχει, με διαφορά πολλών μηνών (αιτιολογικές σκέψεις 173 και 237), ή ακόμη και ετών (αιτιολογική σκέψη 394), σε πολυμερείς επαφές στις οποίες επίσης μετείχε η CPA δεν είναι ικανό να κλονίσει το συμπέρασμα αυτό.

633 Δεύτερον, στην αιτιολογική σκέψη 273 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναφέρθηκε σε εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Qantas της 17ης Φεβρουαρίου 2003, από το οποίο προκύπτει ότι πολλοί αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων και οι προσφεύγουσες, «[είχαν] αναφέρει ότι αύξησαν τον επίναυλο καυσίμων από 0,06 GBP ανά χιλιόγραμμο σε 0,09 GBP ανά χιλιόγραμμο» και ότι «[η Lufthansa], στη Γερμανία, έπρεπε να αναγγείλει αύξηση από 0,10 ευρώ ανά χιλιόγραμμο σε 0,15 ευρώ ανά χιλιόγραμμο».

634 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, βεβαίως, ότι η Qantas θα μπορούσε να λάβει τις πληροφορίες αυτές εμμέσως, για παράδειγμα μέσω του ιστοτόπου τους ή μέσω κάποιου μεταφορέα. Ωστόσο, οι προσφεύγουσες δεν προσκομίζουν κανένα αποδεικτικό στοιχείο προς στήριξη του επιχειρήματος αυτού.

635 Το μόνο έγγραφο που επικαλούνται οι προσφεύγουσες προς στήριξη της επιχειρηματολογίας τους είναι ένα δελτίο πληροφοριών που δημοσιεύθηκε από μεταφορέα στις 14 Φεβρουαρίου 2003. Όμως, το δελτίο αυτό δεν μνημονεύει τις προσφεύγουσες. Αντιθέτως, αναφέρει τα εξής:

«Την Παρασκευή 14 Φεβρουαρίου ενημερωθήκαμε ότι η CargoLux, […], η British, η KLM, […] και η ομάδα Lan Chile (περίπου πέντε [αερομεταφορείς]) θα αυξήσουν τον επίναυλο καυσίμων τους κατά πέντε λεπτά, και επομένως θα ανέλθει σε 0,15 USD ανά χιλιόγραμμο. Θα πρέπει να πάρουμε γνώμη από σχεδόν το σύνολο των [αερομεταφορέων] την επόμενη εβδομάδα.»

636 Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα δεχόμενη εις βάρος τους το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που διαλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 273 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

637 Τρίτον, η Επιτροπή αναφέρθηκε σε δύο ανταλλαγές εσωτερικών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στην AF.

638 Κατά πρώτον, στην αιτιολογική σκέψη 406 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή στηρίχθηκε σε εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 20ής Σεπτεμβρίου 2004. Το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αφορά την κατάσταση στη Δανία και έχει ως εξής:

«Μόλις πληροφορηθήκαμε ότι η [Lufthansa], στις 4 Οκτωβρίου [2004], θα ορίσει τον επίναυλο καυσίμων σε 0,30 ευρώ. Υποθέτω ότι η [SAS] θα ακολουθήσει πολύ γρήγορα, οπότε θα προσαρμοστούμε στο επίπεδο της [SAS].»

639 Η χρήση, όμως, του όρου «υποθέτω» (I guess) στο μήνυμα αυτό ηλεκτρονικής αλληλογραφίας καταδεικνύει τον βαθμό αβεβαιότητας ως προς τις προθέσεις των προσφευγουσών, που αποδυναμώσει την ύπαρξη τέτοιας επαφής.

640 Τα λοιπά στοιχεία του φακέλου δεν είναι περισσότερο πειστικά. Πράγματι, από τη συνολική ανάγνωση των ανταλλαγών στις οποίες εντάσσεται τι εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αποδεικνύεται ότι η εκτίμηση που εκτίθεται στην αιτιολογική σκέψη 406 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποσκοπούσε αποκλειστικά στο να αντιμετωπίσει την έλλειψη πληροφοριών όσον αφορά τις προθέσεις των προσφευγουσών. Συγκεκριμένα, στις ανταλλαγές αυτές, αναφέρεται ότι η ανακοίνωση των προσφευγουσών «δεν είναι ακόμη έτοιμη» και ότι «πρέπει να αναμένουμε τη θέση» των προσφευγουσών. Γίνεται επίσης αναφορά στην περίπτωση κατά την οποία οι προσφεύγουσες «δεν θα ενημ[έρωναν]».

641 Πάντως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζει η Επιτροπή, από κανένα στοιχείο δεν μπορεί να συναχθεί ότι η AF ανέμενε από τις προσφεύγουσες να της γνωστοποιήσουν τις προθέσεις τους περί αυξήσεως του επίναυλου καυσίμων σε διμερές επίπεδο και όχι δημοσίως Αντιθέτως, από εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της AF της 23ης Σεπτεμβρίου 2004 προκύπτει ότι, τελικώς, η AF έλαβε γνώση των προθέσεων αυτών μέσω ενός δελτίου πληροφοριών των προσφευγουσών, στο οποίο η ίδια ήταν συνδρομητής.

642 Κατά δεύτερον, στην αιτιολογική σκέψη 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναφέρεται σε μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 23ης Σεπτεμβρίου 2004 με τίτλο «Επίναυλος καυσίμων στη Δανία», στο οποίο η AF ρωτά την KLM αν είχε «τη δυνατότητα να διευκρινίσει το ζήτημα της εναρμόνισης της KL [M] με την AF, τη [Lufthansa] και [τις προσφεύγουσες]».

643 Ωστόσο, ούτε αυτό το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας ούτε αυτά που προηγήθηκαν ή ακολούθησαν αναφέρονται σε ενδεχόμενη επαφή μεταξύ της AF και των προσφευγουσών. Ούτε προϋποθέτουν ότι έλαβε χώρα τέτοια επαφή. Αντιθέτως, από ένα εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της AF της 20ής Σεπτεμβρίου 2004 και από δικόγραφα των προσφευγουσών προκύπτει ότι αφορούσε τη διασφάλιση, κατόπιν της συγκεντρώσεως της AF και της KLM, ότι η KLM θα έπαυε να χρεώνει επίναυλο καυσίμων χαμηλότερο από εκείνον του ανταγωνισμού.

644 Τα λοιπά έγγραφα στα οποία παραπέμπει η Επιτροπή με τα δικόγραφά της (αιτιολογικές σκέψεις 173, 174, 425, 546 και 966 της προσβαλλομένης αποφάσεως) δεν αναιρούν το συμπέρασμα αυτό.

645 Καταρχάς, η ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για την οποία γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 546 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν αποδεικνύει την ύπαρξη επαφής μεταξύ της AF και των προσφευγουσών. Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, η ανταλλαγή αυτή αποδεικνύει μόνον ότι οι προσφεύγουσες εναρμόνισαν τη συμπεριφορά τους προς εκείνη

της AF και της KLM και παρακίνησαν τη SAC να πράξει το ίδιο. Επιπλέον, η εν λόγω ανταλλαγή φέρει ημερομηνία Νοεμβρίου του 2005. Επομένως, έλαβε χώρα ένα και πλέον έτος μετά το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

646 Εν συνεχεία, η συνάντηση της 22ας Ιανουαρίου 2001 για την οποία γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 173 και 174 της προσβαλλομένης αποφάσεως προηγείται πλέον των τριών ετών του μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

647 Εξάλλου, αντιθέτως προς ό,τι αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 966 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η AF δεν απέστειλε στις προσφεύγουσες το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 27ης Ιουνίου 2005 από το οποίο προκύπτει ότι «η AF/KL[M] “συμφωνήσαμε” σε 3,30 DKK ανά χιλιόγραμμο από τις 7 Ιουλίου 2005». Η AF απέστειλε το μήνυμα αυτό στη Lufthansa, η οποία στη συνέχεια το προώθησε στις προσφεύγουσες.

648 Τέλος, η επίδικη επαφή περί της οποίας γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 425 της προσβαλλομένης αποφάσεως αφορά συνεδρίαση της επιτροπής μεταφορών του BARIG της 3ης Σεπτεμβρίου 2004, στην οποία μετέσχαν, μεταξύ άλλων, οι προσφεύγουσες, η Lufthansa και η AF. Είναι αληθές ότι η συνεδρίαση αυτή αφορούσε ιδίως τον επίναυλο καυσίμων. Εντούτοις, όπως προκύπτει από τη σκέψη 448 ανωτέρω, η Lufthansa έπρεπε να γνωστοποιήσει στους λοιπούς μετέχοντες στην εν λόγω συνεδρίαση τις τελευταίες εξελίξεις που την αφορούσαν επί του θέματος. Επιπλέον, όπως προκύπτει από τα πρακτικά της εν λόγω συνεδριάσεως, η συνάντηση αυτή αφορούσε πρωτίστως τη γερμανική κατάσταση.

649 Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί να συναγάγει από την εν λόγω συνεδρίαση ότι υπήρχαν τοπικές επαφές μεταξύ της AF και των προσφευγουσών στη Δανία.

650 Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων και ελλείψει άλλων σοβαρών, συγκεκριμένων και συγκλινουσών αποδεικτικών στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 406 και 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως ήταν ικανές να αποδείξουν τη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, πρέπει να απορριφθούν από τη δέσμη ενδείξεων που οι προσφεύγουσες αμφισβητούν στο σύνολό της στο πλαίσιο του δεκάτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως.

θ) Επί του ενάτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση του ότι οι προσφεύγουσες γνώριζαν τη συμπεριφορά των λοιπών εμπλεκόμενων αερομεταφορέων

651 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η Επιτροπή δεν ανταποκρίθηκε στην υποχρέωση που υπέχει να αποδείξει ότι αυτές γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν όλες τις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές όσον αφορά τους επίναυλους και την άρνηση καταβολής προμήθειας στις οποίες δεν μετείχαν και των οποίων δεν ήταν έτοιμες να αναλάβουν τον κίνδυνο.

652 Σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 459 ανωτέρω, για να καταλογίσει στις προσφεύγουσες την ενιαία και διαρκή παράβαση στο σύνολό της, η Επιτροπή ήταν υποχρεωμένη να αποδείξει είτε ότι είχαν μετάσχει στο σύνολο των συμπεριφορών που συνθέτουν την παράβαση αυτή είτε ότι είχαν γνώση του συνόλου των παραβατικών συμπεριφορών που οι λοιποί μετέχοντες στη σύμπραξη σχεδίασαν ή εφάρμοσαν για την επιδίωξη των ίδιων σκοπών και στις οποίες δεν είχαν άμεσα συμμετάσχει, ή ότι μπορούσαν ευλόγως να τις προβλέψουν και ήταν διατεθειμένες να δεχθούν τον σχετικό κίνδυνο.

653 Ωστόσο, η απλή ταυτότητα σκοπού μεταξύ μιας συμφωνίας στην οποία μετέσχε η επιχείρηση και μιας συνολικής συμπράξεως δεν αρκεί ώστε να καταλογιστεί στην ως άνω επιχείρηση συμμετοχή στη συνολική σύμπραξη Τούτο ισχύει ακόμη και όταν η εν λόγω συμφωνία και η παγκόσμια σύμπραξη παρουσιάζουν αντικειμενικό σύνδεσμο. Μόνον αν η επιχείρηση, όταν μετέχει στη συμφωνία αυτή, γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει ότι, πράττοντάς το, εντασσόταν στη συνολική σύμπραξη θα μπορούσε η συμμετοχή της στην εν λόγω συμφωνία να αποτελέσει την έκφραση της προσχωρήσεώς της στη συνολική αυτή σύμπραξη (πρβλ. απόφαση της 30ής Νοεμβρίου 2011, Quinn Barlo κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-208/06, EU:T:2011:701, σκέψεις 144 και 150 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

654 Στην Επιτροπή απόκειται να αποδείξει ότι η συγκεκριμένη επιχείρηση είχε την απαιτούμενη γνώση των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφορών τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοζαν οι λοιποί μετέχοντες στη συνολική σύμπραξη, στις οποίες όμως δεν μετέσχε άμεσα (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, σκέψη 67).

655 Προς τούτο, η Επιτροπή οφείλει να συγκεντρώσει επαρκώς ακριβή και συγκλίνοντα αποδεικτικά στοιχεία ώστε να θεμελιώσει η συγκεκριμένη επιχείρηση είχε αυτή τη γνώση (πρβλ. απόφαση της 20ής Μαρτίου 2002, Sigma Tecnologie κατά Επιτροπής, T-28/99, EU:T:2002:76, σκέψη 51).

656 Ωστόσο, η Επιτροπή δεν υποχρεούται να αποδείξει ότι η συγκεκριμένη επιχείρηση γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει, λεπτομερώς, τις συνεννοήσεις που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο των επίδικων επαφών στις οποίες δεν μετέσχε. Επίσης, δεν είναι υποχρεούται να στοιχειοθετήσει ότι η επίμαχη επιχείρηση γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει, το σύνολο των επαφών αυτών (πρβλ. απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-259/02 έως T-264/02 και T-271/02, EU:T:2006:396, σκέψη 193).

657 Η συγκεκριμένη επιχείρηση πρέπει συνεπώς να γνωρίζει το γενικό περιεχόμενο και τα ουσιώδη χαρακτηριστικά της συνολικής συμπράξεως (βλ. απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2014, Soliver κατά Επιτροπής, T-68/09, EU:T:2014:867, σκέψη 64 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

658 Σε αυτήν την περίπτωση, το γεγονός ότι η επιχείρηση δεν συμμετείχε σε όλα τα συστατικά στοιχεία μιας σύμπραξης ή διαδραμάτισε ελάσσονα ρόλο σε όσες πτυχές συμμετείχε μπορεί να ληφθεί υπόψη μόνο κατά την εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως, ενδεχομένως δε και κατά την επιμέτρηση του προστίμου (βλ. απόφαση της 10ης Οκτωβρίου 2014, Soliver κατά Επιτροπής, T-68/09, EU:T:2014:867, σκέψη 65 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

659 Υπό το φως των αρχών αυτών πρέπει να καθοριστεί αν η Επιτροπή βασίμως κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση των συμπεριφορών των λοιπών εμπλεκομένων μεταφορέων στις οποίες δεν είχαν άμεση συμμετοχή όσον αφορά, αφενός, τους επίναυλους και, αφετέρου, την άρνηση καταβολής προμήθειας.

1) Επί των επιναύλων

660 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι δεν γνώριζαν, και δεν μπορούσαν να γνωρίζουν, τις διάφορες συμπεριφορές που επέδειξαν οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς όσον αφορά τους επίναυλους. Προβάλλουν δύο επιχειρήματα προς στήριξη της απόψεως αυτής.

661 Πρώτον, οι προσφεύγουσες επισημαίνουν ότι κακώς η Επιτροπή στηρίχθηκε, στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της Lufthansa που περιείχαν ανακοινώσεις στο ζήτημα του επίναυλου καυσίμων προκειμένου να υποστηρίξει ότι γνώριζαν ή, τουλάχιστον, όφειλαν να γνωρίζουν ότι η Lufthansa μαζί με άλλους αερομεταφορείς συντόνιζε τον επίναυλο καυσίμων. Τα μηνύματα αυτά περιείχαν απλώς τις δημόσιες ανακοινώσεις της Lufthansa σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, δεν αποδεικνύουν τον προηγούμενο συντονισμό εντός της συγκεκριμένης ομάδας, αφορούσαν μόνον τα χρονικά διαστήματα από Φεβρουάριο 2003 έως Σεπτέμβριο 2004 και από Μάρτιο 2005 έως Σεπτέμβριο 2005 και απεστάλησαν από τον υπεύθυνο πωλήσεων της Lufthansa στη Γερμανία, είτε προς τους τοπικούς ομολόγους του δεκαοκτώ αερομεταφορέων, εκ των οποίων πολλοί δεν κρίθηκαν υπεύθυνοι για την ενιαία και διαρκή παράβαση, είτε σε αερομεταφορείς που αγόραζαν χωρητικότητα από τη Lufthansa.

662 Δεύτερον, η Επιτροπή παρέλειψε να εξετάσει πέντε επιχειρήματα και αποδεικτικά στοιχεία που προσκόμισαν οι προσφεύγουσες για να αποδείξουν ότι τα μέλη του προσωπικού τους δεν είχαν γνώση της συμπεριφοράς άλλων μεταφορέων, δεν είχαν κανένα λόγο να τους υποπτευθούν και δεν ήταν διατεθειμένα να αποδεχθούν τον σχετικό κίνδυνο.

663 Κατά πρώτον, από τις εσωτερικές οδηγίες της Lufthansa, αντίγραφο των οποίων απεστάλη στις προσφεύγουσες, προκύπτει ότι η Lufthansa είχε ενεργώς λάβει μέτρα προκειμένου να συμμορφωθεί προς τους κανόνες του ανταγωνισμού όσον αφορά τους επίναυλους. Οι οδηγίες αυτές ουδέποτε αναφέρθηκαν στην προηγούμενη ανακοίνωση του συντονισμού μεταξύ της Lufthansa και των λοιπών εμπλεκομένων αερομεταφορέων, οι οποίοι στην πλειονότητά τους ανήκαν στη συγκεκριμένη ομάδα. Προς στήριξη της επιχειρηματολογίας τους, οι προσφεύγουσες επικαλούνται απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της [Lufthansa] της 21ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με την καθιέρωση του επίναυλου καυσίμων.

664 Κατά δεύτερον, η Lufthansa επιβεβαίωσε ότι δεν είχε ενημερώσει τις προσφεύγουσες για τις επαφές της με άλλους αερομεταφορείς. Όταν ο κύριος υπάλληλος της Lufthansa εντός της συγκεκριμένης ομάδας διαβίβαζε στις προσφεύγουσες πληροφορίες σχετικά με τους αερομεταφορείς αυτούς, δεν αποκάλυπτε ότι είχε προηγουμένως επικοινωνήσει με αυτούς, αλλά αναφερόταν στις προσωπικές του προσδοκίες ή σε πληροφορίες προσιτές στο κοινό.

665 Κατά τρίτον, οι υπάλληλοι των προσφευγουσών δεν ανήκαν στο δίκτυο της συγκεκριμένης ομάδας. Η ομάδα αυτή αποτελείτο από ανώτατα στελέχη των σημαντικότερων αερομεταφορέων και από τις προσωπικές επαφές τους με άλλους αερομεταφορείς.

666 Κατά τέταρτον, οι προσφεύγουσες δεν μπορούσαν να εντοπίσουν τις δραστηριότητες της συγκεκριμένης ομάδας βάσει της συμπεριφοράς των μελών της στην αγορά.

667 Κατά πέμπτον, οι προσφεύγουσες δεν μπορούσαν να γνωρίζουν τις συμπεριφορές που εκδηλώθηκαν σε τρίτες χώρες στις οποίες δεν ασκούσαν δραστηριότητα. Κατά τα λοιπά, δεν υπάρχει απόδειξη ότι οι προσφεύγουσες ήταν διατεθειμένες να αναλάβουν τον κίνδυνο των ενεργειών αυτών. Αντιθέτως, έλαβαν σαφείς διαβεβαιώσεις εκ μέρους της δανικής αρχής ανταγωνισμού ότι δεν υφίστατο κανένας σχετικός κίνδυνος.

668 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

669 Υπενθυμίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 882 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι προσφεύγουσες «εμπλέκονταν σε δύο από τα τρία στοιχεία (επίναυλο καυσίμων και επίναυλο ασφαλείας)» της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και όχι ότι είχαν απλώς αποδεδειγμένη ή τεκμαιρόμενη γνώση της παραβάσεως. Ωστόσο, στις αιτιολογικές σκέψεις 894 έως 897 της προσβαλλομένης αποφάσεως, από τις απαντήσεις της Επιτροπής στα επιχειρήματα της Air Canada και της British Airways προκύπτει ότι τούτο δεν σημαίνει ότι η Επιτροπή θεώρησε ότι οι προσφεύγουσες είχαν συμμετάσχει άμεσα στο σύνολο των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού δραστηριοτήτων οι οποίες ενέπιπταν στα σκέλη αυτά.

670 Πρώτον, όσον αφορά τον επίναυλο καυσίμων, η Επιτροπή, στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αναφέρθηκε σε οκτώ επαφές προκειμένου να διαπιστώσει ότι οι προσφεύγουσες «γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι η Lufthansa, μαζί με άλλους αερομεταφορείς, συντόνιζε την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων». Όπως προκύπτει από την υποσημείωση αριθ. 1248 της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρόκειται για τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με τα οποία η Lufthansa γνωστοποίησε σε διάφορους αερομεταφορείς τις ανακοινώσεις της για αύξηση του επίναυλου καυσίμων.

671 Μεταξύ των αποδεκτών των οκτώ αυτών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περιλαμβάνονται συνολικά δέκα εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς. Πέντε από τους αερομεταφορείς αυτούς, ήτοι η Air Canada, η CPA, η Japan Airlines, η SAC και οι προσφεύγουσες, περιλαμβάνονταν μεταξύ των αποδεκτών του συνόλου των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Οι λοιποί πέντε αερομεταφορείς, ήτοι η AF, η Cargolux, η KLM, η Lan και η Martinair, έλαβαν από δύο έως πέντε από τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας.

672 Οι προσφεύγουσες, όμως, συμμετείχαν σε άλλες αντίθετες προς τον ανταγωνισμό επαφές με καθέναν από τους δέκα αυτούς αερομεταφορείς, εξαιρουμένης της Lan. Ειδικότερα, καταρχάς, οι προσφεύγουσες ανακοίνωσαν με την Air Canada και την KLM τόσο την καθιέρωση του επίναυλου καυσίμων όσο και την εφαρμογή του (αιτιολογικές σκέψεις 135, 144 έως 146, 174 και 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Εν συνεχεία, οι προσφεύγουσες συντονίστηκαν με τις Japan Airlines, Lufthansa και SAC σχετικά με την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων, τόσο στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW (αιτιολογικές σκέψεις 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531, 546, της αποφάσεως αυτής) όσο και εκτός αυτής (αιτιολογικές σκέψεις 145, 146, 204 και 559 της εν λόγω αποφάσεως). Τέλος, οι προσφεύγουσες συμμετείχαν σε επαφές σχετικά με την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων με την AF (αιτιολογικές σκέψεις 146, 174, 204 και 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως), τη Cargolux (αιτιολογικές σκέψεις 174 και 394 της επίμαχης αποφάσεως), τη Martinair (αιτιολογικές σκέψεις 204 και 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και τη CPA (αιτιολογικές σκέψεις 295 και 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

673 Πολλές από τις επαφές που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη σκέψη αφορούσαν τόσο τον συντάκτη των επίμαχων οκτώ μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, ήτοι τη Lufthansa, όσο και τέσσερις τουλάχιστον από τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς που περιλαμβάνονταν στους αποδέκτες τους (αιτιολογικές σκέψεις 145, 146 και 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

674 Όσον αφορά το γεγονός ότι, μεταξύ των αποδεκτών των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως, περιλαμβάνονταν μη εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς ή οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς που είχαν συνάψει συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας με τη Lufthansa, τούτο δεν ασκεί επιρροή για λόγους ανάλογους με εκείνους που αναφέρονται στις σκέψεις 463 έως 465 και 475 έως 495 ανωτέρω.

675 Όσον αφορά το γεγονός ότι τα επίμαχα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας αφορούσαν μόνον τα χρονικά διαστήματα από τον Φεβρουάριο του 2003 έως τον Σεπτέμβριο του 2004 και από τον Μάρτιο του 2005 έως τον Σεπτέμβριο του 2005, διαπιστώνεται ότι τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία αντιτάχθηκαν στις προσφεύγουσες στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως, όπως επισημαίνει η Επιτροπή στην εν λόγω αιτιολογική σκέψη, αποδεικνύουν ότι γνώριζαν μια ευρύτερη σύμπραξη στην οποία μετείχε η Lufthansa και άλλοι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, ακόμη και για την περίοδο πριν από τα επίδικα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Τούτο ισχύει, μεταξύ άλλων, για τη «φιλική συνάντηση» της 22ας Ιανουαρίου 2001 που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 174 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία συζητήθηκε η μεταβολή του επιπέδου του επίναυλου καυσίμων και στην οποία έλαβαν μέρος η Lufthansa, οι προσφεύγουσες και πολλοί άλλοι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς (βλ. σκέψη 447 ανωτέρω). Το ίδιο ισχύει και για το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 237, στο οποίο γίνεται λόγος για επαφές στις οποίες μετείχαν τόσο οι προσφεύγουσες όσο και η Lufthansa και πολλοί άλλοι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς σχετικά με την εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων.

676 Υπό τις συνθήκες αυτές, δεδομένου ότι οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι από τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 και 495 της προσβαλλομένης αποφάσεως θα μπορούσε να προκύψει πειστική εναλλακτική εξήγηση σχετικά τον συντονισμό του επίναυλου καυσίμων, η Επιτροπή μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα εν λόγω μηνύματα ήταν τους παρείχαν επαρκή γνώση σχετικά με τον συντονισμό μεταξύ της Lufthansa και άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

677 Επιπλέον, παρατηρείται ότι πολλές άλλες επίδικες επαφές στις οποίες παραπέμπει η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση παρείχαν στις προσφεύγουσες επαρκή γνώση σχετικά με τον συντονισμό μεταξύ της Lufthansa και άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων. Τούτο ισχύει, μεταξύ άλλων, όσον αφορά το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 27ης Ιουνίου 2005 περί του οποίου γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 966 της προσβαλλομένης αποφάσεως, από το οποίο προκύπτει ότι «η AF/KL[M] “συμφωνήσαμε” σε 3,30 DKK ανά χιλιόγραμμο από τις 7 Ιουλίου 2005». Συγκεκριμένα, όπως προκύπτει από τη σκέψη 647 ανωτέρω, δεν πρόκειται για μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που τους απέστειλε η AF, αλλά για μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της AF το οποίο τους διαβίβασε η Lufthansa.

678 Το ίδιο ισχύει και για το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 17ης Φεβρουαρίου 2003, το οποίο επίσης μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 966 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στο μήνυμα αυτό, η Lufthansa αναφέρει στις προσφεύγουσες τα εξής:

«όπως συζητήσαμε την προηγούμενη εβδομάδα, θα αυξήσουμε τον [επίναυλο καυσίμων από] 3.3.2003. Επισυνάπτω το ανακοινωθέν τύπου στα γερμανικά, το αγγλικό κείμενο θα σταλεί σύντομα. Όπως είχα την ευκαιρία να διαπιστώσω, η [British Airways], η KL [M], […] προέβησαν επίσης σε ανακοινώσεις. Άκουσα να λέγεται ότι η[Cargolux], […] και άλλοι θα ακολουθήσουν επίσης.»

679 Αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι από το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας προκύπτει μόνον ότι η Lufthansa ανέμενε «να ενεργήσουν άλλοι αερομεταφορείς ή ότι οι πληροφορίες ήταν διαθέσιμες στο κοινό». Αντιθέτως, από το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας προκύπτει ότι, σε αντίθεση με την British Airways, την KLM και έναν άλλον αερομεταφορέα, η Cargolux και άλλος ένα ακόμη

αερομεταφορέας δεν είχαν ακόμη γνωστοποιήσει τις προθέσεις τους στο κοινό. Όσον αφορά τη χρήση της φράσεως «[ά]κουσα να λέγεται», αυτή καταδεικνύει ότι, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, η Lufthansa δεν αρκέστηκε να γνωστοποιήσει στις προσφεύγουσες τις προσδοκίες της.

680 Επομένως, η Επιτροπή δεν έσφαλε κρίνοντας, στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι προσφεύγουσες είχαν επαρκή γνώση σχετικά με τον συντονισμό μεταξύ της Lufthansa και άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

681 Η Επιτροπή βασίμως επίσης έκρινε ότι οι προσφεύγουσες με βάση τα αποδεικτικά στοιχεία περί των οποίων γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως γνώριζαν επαρκώς τις συμπεριφορές που εφαρμόστηκαν στις τρίτες χώρες στις οποίες δεν είχαν παρουσία. Συγκεκριμένα, από την αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι ο επίναυλος καυσίμων αποτελούσε μέτρο γενικής εφαρμογής το οποίο δεν αφορούσε συγκεκριμένο δρομολόγιο και σκοπός ήταν να εφαρμοστεί σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο (βλ. σκέψεις 277 έως 291 ανωτέρω). Κάθε επιμελής φορέας που είχε επίγνωση του περιεχομένου του συντονισμού αυτού γνώριζε ή, τουλάχιστον, όφειλε να γνωρίζει ότι εκτεινόταν στις τρίτες χώρες στις οποίες δεν δραστηριοποιείτο.

682 Οι διαβεβαιώσεις που έλαβαν οι προσφεύγουσες από τη δανική αρχή ανταγωνισμού είναι ατελέσφορες ως προς το ζήτημα αυτό. Από τις αιτιολογικές σκέψεις 1268 και 1271 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι αντλούν τις διαβεβαιώσεις αυτές από απόφαση με την οποία η δανική αρχή ανταγωνισμού επισήμανε ότι η Επιτροπή «ήταν αρμόδια μόνο για τα δρομολόγια στο εσωτερικό της [Ένωσης] και όχι για τα δρομολόγια [Ένωσης-τρίτων χωρών]». Ωστόσο, η απόφαση αυτή χρονολογείται από το 2002. Επομένως, προηγείται της διεύρυνσης της αρμοδιότητας της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές Ένωσης-τρίτων χωρών η οποία πραγματοποιήθηκε με την έναρξη ισχύος του κανονισμού 411/2004 και την εφαρμογή του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στις διεθνείς μεταφορές εντός του ΕΟΧ πλην των μεταφορών Ένωσης-τρίτων χωρών η οποία πραγματοποιήθηκε με την έναρξη ισχύος της αποφάσεως της Μεικτής Επιτροπής του αριθ. 40/2005, της 11ης Μαρτίου 2005, για την τροποποίηση του παραρτήματος XIII (Μεταφορές) και του πρωτοκόλλου 21 (σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις) της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (ΕΕ 2005, L 198, σ. 38). Επομένως, στην αιτιολογική σκέψη 1271 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δεν έσφαλε κρίνοντας ότι η απόφαση της δανικής αρχής ανταγωνισμού την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες αφορούσε «προγενέστερη νομική κατάσταση» και, επομένως, η απόφαση αυτή δεν μπορούσε να τους δημιουργήσει δικαιολογημένη εμπιστοσύνη.

683 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή έκρινε ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση σχετικά με τον συντονισμό στο ζήτημα του επίναυλου καυσίμων μεταξύ της Lufthansa και άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων και σε τρίτες χώρες στις οποίες δεν δραστηριοποιούντο.

684 Δεύτερον, όσον αφορά τον επίναυλο ασφαλείας, στην αιτιολογική σκέψη 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή συνόψισε τα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία στηρίχθηκε για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι προσφεύγουσες μετείχαν άμεσα στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά τον επίναυλο ασφαλείας. Ειδικότερα, η Επιτροπή, από τα εν λόγω αποδεικτικά στοιχεία, συνήγαγε, μεταξύ άλλων, ότι οι προσφεύγουσες είχαν «γνώση του ευρύτερου συντονισμού σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας, στο μέτρο που εί[χαν] απευθείας επαφές με τους ανταγωνιστές όσον αφορά την εφαρμογή του επίναυλου ασφαλείας».

685 Στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, οι προσφεύγουσες δεν προβάλλουν κανένα επιχείρημα προς αμφισβήτηση της συλλογιστικής αυτής. Από τα δικόγραφά τους μπορεί το πολύ να συναχθεί ότι προσάπτουν στην Επιτροπή ότι θεώρησε ότι γνώριζαν τον συντονισμό σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας σε χώρες στις οποίες δεν δραστηριοποιούνταν.

686 Ωστόσο, από την αιτιολογική σκέψη 889 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, όπως και ο επίναυλος καυσίμων (βλ. σκέψη 681 ανωτέρω), ο επίναυλος ασφαλείας αποτελούσε μέτρο γενικής εφαρμογής το οποίο δεν αφορούσε συγκεκριμένο δρομολόγιο και σκοπός ήταν να τεθεί σε εφαρμογή σε όλα τα δρομολόγια, σε παγκόσμιο επίπεδο. Επομένως, κάθε επιμελής φορέας που είχε επίγνωση του περιεχομένου του συντονισμού αυτού γνώριζε ή, τουλάχιστον, όφειλε να γνωρίζει ότι εκτεινόταν στις τρίτες χώρες στις οποίες δεν δραστηριοποιείτο.

687 Κατόπιν των προεκτεθέντων, συνάγεται ότι οι προσφεύγουσες δεν μπορούν βασίμως να προσάψουν στην Επιτροπή ότι κατέληξε στο συμπέρασμα ότι είχαν επαρκή γνώση των στοιχείων του σκέλους της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας στα οποία δεν είχαν άμεση συμμετοχή.

688 Κανένα από τα λοιπά επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν μπορεί να κλονίσει τα συμπεράσματα αυτά.

689 Κατά πρώτον, δεδομένου ότι από τα έγγραφα που επικαλέστηκε η Επιτροπή μπορούσαν οι προσφεύγουσες να γνωρίζουν επαρκώς τις επίδικες επαφές σχετικά με τους επίναυλους στις οποίες δεν συμμετείχαν άμεσα, δεν ήταν αναγκαίο να μπορούν να λάβουν γνώση των επαφών αυτών και από άλλα μέσα και, ιδίως, από τις συζητήσεις τους με τη Lufthansa, από την παρατήρηση της συμπεριφοράς των ανταγωνιστών τους στην αγορά ή ακόμη από τη συμμετοχή στο υποτιθέμενο «δίκτυο της συγκεκριμένης ομάδας».

690 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι δεν εξέτασε ειδικώς τα σχετικά επιχειρήματα των προσφευγουσών.

691 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα σχετικά με τα μέτρα που έλαβε η Lufthansa για να συμμορφωθεί προς τους κανόνες του ανταγωνισμού, επισημαίνεται, καταρχάς, ότι οι προσφεύγουσες δεν αποδεικνύουν ότι γνώριζαν τα μέτρα αυτά κατά τη διάρκεια της περιόδου της παραβάσεως. Αντιθέτως, όπως παραδέχονται οι ίδιες οι προσφεύγουσες στο υπόμνημα απαντήσεως, «δεν ήταν σε θέση να ανακτήσουν κάποιο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας με το οποίο η [Lufthansa] απέστειλε τις κατευθυντήριες γραμμές της του 2000 σχετικά με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων στην [SAS Cargo]».

692 Εν συνεχεία, επισημαίνεται ότι το μόνο αποδεικτικό στοιχείο που επικαλούνται οι προσφεύγουσες προς στήριξη του υπό κρίση επιχειρήματος είναι μια απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της Lufthansa της 21ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με την εισαγωγή του επίναυλου καυσίμων. Όπως, όμως, ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, η απόφαση αυτή αφορά αποκλειστικά την ανακοίνωση της εισαγωγής του επίναυλου καυσίμων στα τέλη Δεκεμβρίου του 1999 και ουδόλως επιβεβαιώνει την ύπαρξη εσωτερικής πολιτικής για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες του ανταγωνισμού όσον αφορά την εφαρμογή των επιναύλων.

693 Τέλος και εν πάση περιπτώσει, σημειώνεται ότι, όπως επισημαίνει κατ' ουσίαν η Επιτροπή, οι διαβεβαιώσεις που μπόρεσαν να λάβουν οι προσφεύγουσες όσον αφορά την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού δεν μπορούσαν ευλόγως να δικαιολογήσουν το συμπέρασμα ότι η Lufthansa συμμορφωνόταν προς τους κανόνες του ανταγωνισμού. Πράγματι, καταρχήν οι ίδιες

οι επιχειρήσεις φέρουν τον κίνδυνο τυχόν εσφαλμένης εκτιμήσεως της νομικής καταστάσεώς τους, σύμφωνα με τον γενικό κανόνα ότι άγνοια νόμου δεν συγχωρείται (απόφαση της 15ης Ιουλίου 2015, Socitrel και Companhia Previdente κατά Επιτροπής, T-413/10 και T-414/10, EU:T:2015:500, σκέψη 304).

694 Επομένως, η σχετική αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

2) Επί της αρνήσεως καταβολής προμήθειας

695 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι κακώς η Επιτροπή θεώρησε ότι, λαμβανομένης υπόψη της εμπλοκής τους στα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τους επίναυλους, μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν τις συμπεριφορές των λοιπών εμπλεκομένων αερομεταφορέων όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας και ότι ήταν έτοιμες να αναλάβουν τον σχετικό κίνδυνο. Συγκεκριμένα, αφενός, η άρνηση καταβολής προμήθειας δεν επεδίωξε τον ίδιο αντίθετο προς τον ανταγωνισμό σκοπό όπως οι επίναυλοι. Αφετέρου και εν πάση περιπτώσει, η ταυτότητα και μόνον του σκοπού των διαφόρων συστατικών στοιχείων της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως δεν αρκεί για να αποδειχθεί ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση εκείνης που αφορούσε την άρνηση καταβολής προμήθειας.

696 Η Επιτροπή υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι οι προσφεύγουσες μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν την άρνηση καταβολής προμήθειας και ήταν διατεθειμένες να αναλάβουν τον σχετικό κίνδυνο, για τον λόγο ότι τα διάφορα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως συνδέονταν άρρηκτα μεταξύ τους. Πράγματι, ο αντίθετος προς τους κανόνες του ανταγωνισμού σκοπός των επιναύλων θα διακυβευόταν αν οι επίναυλοι είχαν αποτελέσει αντικείμενο κάποιας μορφής ανταγωνισμού μέσω των τιμών χρησιμοποιώντας προμήθειες.

697 Στο στάδιο του υπομνήματος ανταπαντήσεως, η Επιτροπή προσθέτει ότι το υπόμνημα απαντήσεως και τα παραρτήματά του, καθώς και τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 680 και 686 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αποδεικνύουν ότι η καταβολή προμήθειας αποτέλεσε αντικείμενο συζητήσεων στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW και ότι οι προσφεύγουσες γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν ότι οι ίδιες και οι λοιποί αερομεταφορείς δεν κατέβαλλαν προμήθειες επί των επιναύλων.

698 Διαπιστώνεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 882 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι οι προσφεύγουσες εμπλέκονταν άμεσα σε δύο μόνον από τα τρία σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, ήτοι στον επίναυλο καυσίμων και στον επίναυλο ασφαλείας. Εντούτοις, η Επιτροπή έκρινε ότι οι προσφεύγουσες μπορούσαν επίσης να θεωρηθούν υπεύθυνες για το τρίτο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, ήτοι για την άρνηση καταβολής προμήθειας. Κατά την Επιτροπή, λαμβανομένης υπόψη της εμπλοκής τους στα σκέλη αυτά της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, οι προσφεύγουσες «μπορούσαν ευλόγως να προβλέψουν ανταλλαγές μεταξύ των μερών σχετικά με τέτοιο συναφές ζήτημα όπως η [άρνηση καταβολής προμήθειας], και ήταν διατεθειμέν[ες] να αναλάβουν τον σχετικό κίνδυνο». Στο υπόμνημα ανταπαντήσεως, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι τούτο συνέβαινε διότι ο «σκοπός του συντονισμού σχετικά με τους επίναυλους (εν προκειμένω, η αποφυγή του ανταγωνισμού μέσω των τιμών) δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί αν επιβαλλόταν προμήθεια επί των επιναύλων».

699 Ενεργώντας κατ' αυτόν τον τρόπο, η Επιτροπή δεν στήριξε τα συμπεράσματά της σε συγκεκριμένα αποδεικτικά στοιχεία, αλλά περιορίστηκε, κατ' ουσίαν, να εικάσει ότι οι προσφεύγουσες γνώριζαν το σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που συνίσταται στην άρνηση καταβολής προμήθειας λόγω της ταυτότητα σκοπού με τα δύο άλλα σκέλη της

παραβάσεως αυτής. Σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 653 ανωτέρω, η αντικειμενική οικονομική συμπληρωματικότητα των επιναύλων και της αρνήσεως καταβολής προμήθειας δεν αρκεί, ακόμη και αν υποτεθεί ότι έχει αποδειχθεί, για να καταδειχθεί ότι οι προσφεύγουσες όφειλαν ευλόγως να προβλέψουν την εν λόγω άρνηση.

700 Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα στοιχεία στα οποία στηρίχθηκε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 882 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν ήταν ικανά να αποδείξουν ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση των αντίθετων προς τους κανόνες του ανταγωνισμού δραστηριοτήτων των λοιπών εμπλεκομένων αερομεταφορέων όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας.

701 Ωστόσο, με τα δικόγραφά της, η Επιτροπή αναφέρθηκε σε τρία άλλα στοιχεία του φακέλου της διοικητικής διαδικασίας για να καταδείξει ότι οι προσφεύγουσες γνώριζαν ή όφειλαν να γνωρίζουν τις δραστηριότητες αυτές και ότι ήταν διατεθειμένες να αποδεχθούν τον σχετικό κίνδυνο.

702 Το πρώτο από τα στοιχεία αυτά είναι εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 9ης Ιουνίου 2005, το οποίο μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 680 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στο μήνυμα αυτό ένας υπάλληλος των προσφευγουσών αναφέρει το περιεχόμενο συνομιλίας την οποία είχε την ίδια ημέρα με «γνωριμίες από παλιά στο πλαίσιο του [Cargo accounts Settlement Systems (Συστήματος Διακανονισμού των Λογαριασμών Αερομεταφοράς Εμπορευμάτων, στο εξής: CASS)] Ελβετίας» σχετικά με συντονισμένες ενέργειες ενώσεων μεταφορέων όσον αφορά την καταβολή προμήθειας επί των επιναύλων. Ο εν λόγω υπάλληλος υπογραμμίζει ότι «[η] ερώτηση στο σύνολό της είναι εξαιρετικά ευαίσθητη από απόψεως ανταγωνισμού και [ότι] είναι σημαντικό η [συμμαχία] WOW να μη δίδει συλλογική απάντηση και ότι τα μέλη της [συμμαχίας] WOW δεν δίνουν “συλλογικές” απαντήσεις». Κατά τον εν λόγω υπάλληλο, «[ο] καλύτερος τρόπος ενέργειας είναι να συμβουλεύει το CASS, όπως και στην Ελβετία, σχετικά με τις συνέπειες».

703 Όμως, από κανένα στοιχείο της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτει ότι το CASS, στην Ελβετία, συνέστησε στους αερομεταφορείς να συμφωνήσουν, σε διμερές ή πολυμερές πλαίσιο, να αρνηθούν να διαπραγματευθούν με τους αερομεταφορείς σχετικά με την καταβολή προμήθειας και να τους χορηγήσουν εκπτώσεις επί των επιναύλων. Δεν είναι επίσης δυνατό να συναχθεί από την προσβαλλόμενη απόφαση ότι το CASS κοινοποίησε στις προσφεύγουσες στοιχεία από τα οποία θα μπορούσε να συναχθεί ότι οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς είχαν, κατά τον τρόπο αυτόν, συνεννοηθεί ή σκόπευαν να το πράξουν. Αντιθέτως, από το εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 9ης Ιουνίου 2005 για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 680 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, στην Ελβετία, επισημάνθηκε μόνον, πρώτον, ότι οι τιμές και οι προμήθειες αποτελούσαν «διμερές ζήτημα μεταξύ [μεταφορέα] και [αερομεταφορέα]», δεύτερον, ότι ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφασίσει μονομερώς αναπροσαρμογές και, τρίτον, κατ’ ουσίαν, ότι ο τρόπος ενέργειας των μεταφορέων ενείχε τον κίνδυνο να έχει σημαντικές συνέπειες.

704 Επομένως, η Επιτροπή δεν μπορεί βασίμως να θεωρήσει ότι με το εσωτερικό μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 9ης Ιουνίου 2005, για το οποίο γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 680 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επιχειρείται να αποδειχθεί ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση όσον αφορά τις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοζαν οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας.

705 Επίσης, η Επιτροπή δεν μπορεί βασίμως να συναγάγει από την εσωτερική αλληλογραφία που ακολούθησε το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 9ης Ιουνίου 2005 που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 680 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η άρνηση καταβολής προμήθειας ήταν αντικείμενο συζητήσεων στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW. Αντιθέτως, όπως προκύπτει από το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 14ης Ιουνίου 2005 που παρατίθεται στην ίδια αιτιολογική σκέψη, ένας υπάλληλος των προσφευγουσών απέκλεισε τη δυνατότητα αυτή: «[δ]εν μπορούμε να συζητούμε το ζήτημα αυτό στο πλαίσιο της [συμμαχίας] WOW, αλλά πρέπει να εξετάσουμε το ζήτημα εντός κάθε αεροπορικής εταιρίας».

706 Το δεύτερο από τα αποδεικτικά στοιχεία στα οποία στηρίζεται η Επιτροπή στα δικόγραφά της για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση όσον αφορά τις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοζαν οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας είναι μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 28ης Δεκεμβρίου 2005. Σημειώνεται ότι αυτό το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 686 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στο εν λόγω μήνυμα, ένας υπάλληλος της SAC ρωτά πλείονες αερομεταφορείς, μεταξύ των οποίων είναι και οι προσφεύγουσες, αν άκουσαν να γίνεται λόγος («*wondered if you have heard*») για ένα πρόσφατο ανακοινωθέν της DHL στη Γερμανία, το οποίο έλαβε το γραφείο της στη Φρανκφούρτη (Γερμανία) και ανακοίνωνε τη μελλοντική εισφορά προμήθειας επί των επιναύλων. Ο υπάλληλος της SAC προσθέτει ότι το ανακοινωθέν παραπέμπει στην απόφαση 805zz της IATA, επισημαίνει ότι δεν είναι βέβαιος σε τι αφορά και ευχαριστεί τους αποδέκτες για τα σχόλιά τους.

707 Από κανένα στοιχείο του εν λόγω μηνύματος ηλεκτρονικής αλληλογραφίας δεν προκύπτει ότι καλούνται οι αερομεταφορείς αυτοί να συνεννοηθούν προκειμένου να αρνηθούν να καταβάλουν προμήθειες, ούτε εξ άλλου να ανταλλάξουν πληροφορίες επί της εμπορικής απαντήσεως που σκόπευαν να δώσουν σχετικά με το εν λόγω ανακοινωθέν.

708 Λαμβανομένης υπόψη της αβεβαιότητας που εκφράζεται στο επίμαχο μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας σχετικά με την απόφαση 805zz της IATA, είναι πιθανόν τα ερωτήματα που έθεσε ο υπάλληλος της SAC αναφέρονταν απλώς στο κατά πόσο θα ήταν απαιτητές τυχόν προμήθειες επί των επιναύλων. Ωστόσο, η απάντηση ενός άλλου υπαλλήλου ενός άλλου αερομεταφορέα αφήνει να εννοηθεί ότι το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της SAC μπορούσε επίσης να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αφορούσε την εμπορική απάντηση που έπρεπε να δοθεί στο ανακοινωθέν της DHL. Συγκεκριμένα σε ένα μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 3ης Ιανουαρίου 2006, ο υπάλληλος αυτός σημείωσε ότι είχε μιλήσει στη Lufthansa, η οποία σημείωσε, μεταξύ άλλων, ότι «δεν θα αποδεχόταν τιμολόγια τέτοιου είδους».

709 Επομένως, το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 28ης Δεκεμβρίου 2005 το οποίο περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 686 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν αποδεικνύει, από μόνο του, ότι οι προσφεύγουσες συμμετείχαν στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας. Σύμφωνα με πάγια νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 344 ανωτέρω, πρέπει, ωστόσο, να εξεταστεί αν το εν λόγω μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας, από κοινού με άλλα στοιχεία, αποτελεί δέσμη ενδείξεων η οποία θα επέτρεπε στην Επιτροπή να συναγάγει ότι συντρέχει αυτή η περίπτωση (βλ. σκέψεις 711 και 712 κατωτέρω).

710 Το τρίτο αποδεικτικό στοιχείο στο οποίο στηρίζεται η Επιτροπή στα δικόγραφά της για να συναγάγει ότι οι προσφεύγουσες είχαν την απαιτούμενη γνώση όσον αφορά τις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοζαν οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς σχετικά με την άρνηση καταβολής προμήθειας είναι ένα απόσπασμα της απαντήσεως της SAS

Cargo στην έκθεση αιτιάσεων. Από το απόσπασμα αυτό προκύπτει ότι, στις 10 Ιουνίου 2005, ένα υπάλληλος των προσφευγουσών απέστειλε μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας σε άλλον αερομεταφορέα σχετικά με τις προμήθειες επί των επιναύλων παρά τις αντίθετες ρητές οδηγίες της ιεραρχίας του. Εντούτοις, η Επιτροπή υποστηρίζει απλώς ότι το εν λόγω απόσπασμα «αποδεικνύει ότι οι πληροφορίες [σχετικά με το] ζήτημα [των προμηθειών επί των επιναύλων] […] διαβιβάσθηκαν από τη Lufthansa [στις προσφεύγουσες] και ότι ο υπάλληλός [τους] απάντησε σε αυτό», χωρίς να διευκρινίζει τις πληροφορίες περί των οποίων πρόκειται, ούτε, κατά μείζονα λόγο, υποστηρίζει ότι αφορούσαν ενδεχόμενη εναρμονισμένη απάντηση στους μεταφορείς.

711 Υπό τις συνθήκες αυτές, ακόμη και αν υποτεθεί ότι τα τρία αυτά στοιχεία στα οποία αναφέρθηκε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της δίκης μπορούν να ληφθούν υπόψη, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι, εξεταζόμενα μεμονωμένα ή από κοινού, ήταν ικανά να παράσχουν στις προσφεύγουσες την απαιτούμενη γνώση σχετικά με τις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοζαν οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας.

712 Ελλείψει άλλων σοβαρών, σαφών και συγκλινόντων αποδεικτικών στοιχείων δυνάμενων να αποδείξουν μια τέτοια γνώση, συνάγεται ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα κρίνοντας τις προσφεύγουσες υπεύθυνες για το σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας. Επομένως, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να γίνει δεκτή και να ακυρωθεί το άρθρο 1 της προσβαλλομένης αποφάσεως καθόσον δέχεται την ευθύνη των προσφευγουσών για το εν λόγω σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί κατά τα λοιπά.

ι) Επί του δεκάτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά τη συνολική εκτίμηση της δέσμης ενδείξεων που επικαλείται η Επιτροπή

713 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή απαρίθμησε μια σειρά μεμονωμένων, ανόμοιων και τοπικών συμπεριφορών χωρίς να εξετάσει την ύπαρξη αντικειμενικών δεσμών μεταξύ τους, με αποτέλεσμα να υποπέσει σε σφάλμα συνάγοντας από την προβαλλόμενη δέσμη ενδείξεων ότι μετείχαν στα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορούν τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας.

714 Όσον αφορά τις επίδικες επαφές που πραγματοποιήθηκαν από τον Δεκέμβριο του 1999 έως τον Δεκέμβριο του 2001, ορισμένα από τα στοιχεία που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή αντιστοιχούν σε συμπεριφορές που δεν έχουν σχέση με τις αερομεταφορές εντός του ΕΟΧ. Οι λοιπές δεν αρκούν για να αποδειχθεί η συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, είτε διότι δεν αποδεικνύουν την ύπαρξη επαφών με άλλους αερομεταφορείς, είτε διότι αφορούν περιστατικά καλυπτόμενα από συμμαχία, είτε διότι δεν εμπίπτουν στο καθ' ύλην, γεωγραφικό ή χρονικό πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Εξάλλου, τα περισσότερα από τα αποδεικτικά στοιχεία των οποίων έγινε επίκληση όσον αφορά τις επίμαχες επαφές που πραγματοποιήθηκαν από τον Μαΐου του 2004 έως τον Φεβρουάριο του 2006 είναι αλυσιτελή ή αφορούν θεμιτές συμπεριφορές στο πλαίσιο συμμαχιών ή συμπεριφορές που επιβάλλονται από τοπικές κανονιστικές ρυθμίσεις. Εν πάση περιπτώσει, πρόκειται για μεμονωμένα και τοπικά γεγονότα.

715 Όσον αφορά τις σχετικές με τον επίναυλο ασφαλείας συμπεριφορές, οι περισσότερες είναι προγενέστερες του Μαΐου 2004. Δεν έχουν σχέση με τις αερομεταφορές εντός του ΕΟΧ, αφορούν περιστατικά καλυπτόμενα από συμμαχία ή από τοπική κανονιστική ρύθμιση ή δεν

αποδεικνύουν την ύπαρξη επαφών των προσφευγουσών με άλλους αερομεταφορείς. Το μόνο γεγονός που είναι μεταγενέστερο του Μαΐου 2004 αφορά θεμιτή συμπεριφορά στο πλαίσιο συμμαχίας.

716 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

717 Με το υπό κρίση σκέλος, οι προσφεύγουσες προβάλλουν, κατ' ουσίαν, ότι από το πρώτο έως το ένατο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως προκύπτει ότι από τη δέσμη ενδείξεων που επικαλείται η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 791 και 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως, συνολικώς εκτιμώμενη, δεν αποδεικνύεται ότι μετείχαν στα σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που σχετίζονταν με τον επίναυλο καυσίμων και τον επίναυλο ασφαλείας.

718 Εν προκειμένω, πρώτον, όσον αφορά τις συμπεριφορές σε σχέση με τον επίναυλο καυσίμων, από την εξέταση του πρώτου έως και του ενάτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως προκύπτει ότι τις σαράντα επίδικες επαφές στις οποίες στηρίχθηκε η Επιτροπή μόνον έξι πρέπει να απορριφθούν από τη δέσμη ενδείξεων της οποίας γίνεται επίκληση στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Πρόκειται για τις επαφές που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 223, 406, 415, 443 και 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

719 Συναφώς, κατά πρώτον, παρατηρείται ότι οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 223 και 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως συγκαταλέγονται μεταξύ των δεκατριών επίδικων επαφών τις οποίες δέχθηκε η Επιτροπή για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η εφαρμογή του επίναυλου καυσίμων συζητήθηκε από τα μέλη της συμμαχίας WOW, μεταξύ των οποίων ήταν και οι προσφεύγουσες. Όπως, όμως, προκύπτει από την εξέταση του δευτέρου, του τρίτου και του τετάρτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, οι υπόλοιπες ένδεκα επαφές αρκούν για να θεμελιώσουν το συμπέρασμα αυτό.

720 Κατά δεύτερον, διαπιστώνεται ότι η επαφή για την οποία γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 443 της προσβαλλομένης αποφάσεως συγκαταλέγεται μεταξύ των τριών επιδίκων επαφών στις οποίες στηρίχθηκε η Επιτροπή για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι προσφεύγουσες είχαν ανταλλάξει μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας με τα μέλη του ACCS, αποκαλύπτοντας τη δράση που αυτά σκόπευαν να αναλάβουν καθώς και τις μελλοντικές ανακοινώσεις τους. Όπως, όμως, προκύπτει από την εξέταση της τέταρτης αιτιάσεως του έκτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, οι δύο εναπομένουσες επαφές αρκούν για να θεμελιώσουν το συμπέρασμα αυτό.

721 Κατά τρίτον, επισημαίνεται ότι οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 406 και 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποτελούν μέρος των οκτώ επίδικων επαφών που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως προς στήριξη της διαπιστώσεως ότι «υπάρχουν εξάλλου άλλα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με επαφές με ανταγωνιστές». Όπως προκύπτει από τη χρήση της λέξης «εξάλλου», πρόκειται για επάλληλη διαπίστωση. Επομένως, ακόμη και αν υποτεθεί ότι η διαπίστωση αυτή μπορεί να είναι εσφαλμένη σε περίπτωση που αποκλεισθούν οι επαφές περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 406 και 415 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τούτο δεν θα επηρέαζε το ότι από τη δέσμη ενδείξεων της οποία γίνεται επίκληση στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως μπορεί να αποδειχθεί, ενδεχομένως, η συμμετοχή των προσφευγουσών στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά τον επίναυλο καυσίμων.

722 Εν πάση περιπτώσει, παρατηρείται ότι, όπως προκύπτει από την εξέταση του έκτου, του έβδομου και του όγδοου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, οι πέντε άλλες επαφές των οποίων έγινε επίκληση προς στήριξη της διαπιστώσεως ότι «υπάρχουν εξάλλου άλλα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με επαφές με ανταγωνιστές» αρκούσαν για να το θεμελιώσουν.

723 Κατά τέταρτον, οι επαφές για τις οποίες γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 223, 406, 415, 443 και 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως πραγματοποιήθηκαν σε περιόδους κατά τις οποίες η Επιτροπή διαθέτει άλλα αποδεικτικά στοιχεία που στηρίζουν τη διαπίστωση περί της συμμετοχής των προσφευγουσών στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά τον επίναυλο καυσίμων, όπως προκύπτει ειδικότερα από τις αιτιολογικές σκέψεις 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 και 546 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

724 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών προς στήριξη του υπό κρίση σκέλους δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τη δέσμη ενδείξεων που επικαλείται η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 791 της προσβαλλομένης αποφάσεως για να αποδείξει τη συμμετοχή τους στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά τον επίναυλο καυσίμων.

725 Δεύτερον, όσον αφορά τις σχετικές με τον επίναυλο ασφαλείας συμπεριφορές, διαπιστώνεται ότι η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών προς στήριξη του υπό κρίση σκέλους του τρίτου λόγου ακυρώσεως επαναλαμβάνει, κατ' ουσίαν, την επιχειρηματολογία στην οποία στηρίζονται τα εννέα πρώτα σκέλη του, στο μέτρο που αφορούν το σχετικό με τον επίναυλο ασφαλείας σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Η επιχειρηματολογία αυτή όμως απορρίφθηκε.

726 Εξάλλου, όσον αφορά τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 618 και 620 της προσβαλλομένης αποφάσεως, διαπιστώθηκε στις σκέψεις 338 έως 344 ανωτέρω ότι δεν αποτελούσαν άμεσες αποδείξεις περί της εμπλοκής των προσφευγουσών στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τον επίναυλο ασφαλείας, αλλά μόνον ενδείξεις οι οποίες έπρεπε να εκτιμηθούν μαζί με το σύνολο των λοιπών στοιχείων που προέβαλε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που μνημονεύονται στις αιτιολογικές σκέψεις 618 και 620 της προσβαλλομένης αποφάσεως αποτελούν μέρος των εννέα επίδικων επαφών για τις οποίες γίνεται λόγος στην αιτιολογική σκέψη 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως προς στήριξη της διαπιστώσεως ότι οι προσφεύγουσες συντόνισαν το επίπεδο του επίναυλου ασφαλείας με τα μέλη της συμμαχίας WOW. Σε αυτό προστίθεται η επαφή που μνημονεύεται στην αιτιολογική σκέψη 673 της εν λόγω αποφάσεως. Όπως, όμως, προκύπτει από την εξέταση του τετάρτου, του έκτου και του ογδόου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, οι επαφές αυτές αρκούσαν για να θεμελιώσουν τη διαπίστωση περί συντονισμού του επιπέδου του επίναυλου ασφαλείας από τα μέλη της συμμαχίας WOW.

727 Επομένως, η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τη δέσμη ενδείξεων που επικαλείται η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως για να αποδείξει τη συμμετοχή τους στο σχετικό με τον επίναυλο ασφαλείας σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως.

728 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί το υπό κρίση σκέλος και, ως εκ τούτου, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι, υπό την επιφύλαξη των σφαλμάτων που διαπιστώθηκαν στη σκέψη 562 ανωτέρω όσον αφορά τη συμμετοχή τους στον συντονισμό του επίναυλου καυσίμων στην Ταϊλάνδη από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 και στη σκέψη 712 ανωτέρω όσον αφορά τη συμμετοχή τους στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά

την άρνηση καταβολής προμήθειας, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν, στο πλαίσιο του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως, ότι η Επιτροπή έσφαλε κατά τον καθορισμό του εύρους της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

4. Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παράβαση του άρθρου 266 ΣΛΕΕ, προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας που προστατεύεται από το άρθρο 17 του Χάρτη και παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως

729 Ο τέταρτος λόγος, με τον οποίο οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση ενέχει εσωτερικές αντιφάσεις, διαρθρώνεται σε τρία σκέλη, εκ των οποίων το πρώτο αφορά παράβαση του άρθρου 266 ΣΛΕΕ, το δεύτερο προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας που προστατεύεται από το άρθρο 17 του Χάρτη και το τρίτο παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως.

α) Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά παράβαση του άρθρου 266 ΣΛΕΕ

730 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι παρέβη το άρθρο 266 ΣΛΕΕ, μη λαμβάνοντας τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της αποφάσεως της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990). Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση ενέχει τις ίδιες αντιφάσεις με αυτές που διαπίστωσε το Γενικό Δικαστήριο στην εν λόγω απόφαση μεταξύ, αφενός, της θέσεως περί υπάρξεως ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και, αφετέρου, αντιφατικών διαπιστώσεων όσον αφορά την ευθύνη των διαφόρων αερομεταφορέων οι οποίοι μετείχαν στην παραβατική συμπεριφορά. Οι προσφεύγουσες παραθέτουν συναφώς τα διαφορετικά συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Επιτροπή σχετικά με την ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στις 13 και 14 Δεκεμβρίου 1999, από τα οποία συνήγαγε την έναρξη της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, ενώ απέκλεισε τη συμμετοχή δύο άλλων αερομεταφορέων οι οποίοι εμπλέκονταν στην ανταλλαγή των εν λόγω μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας.

731 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

732 Δυνάμει του άρθρου 266 ΣΛΕΕ, το όργανο του οποίου η πράξη κηρύχθηκε άκυρη οφείλει να λαμβάνει τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της ακυρωτικής αποφάσεως. Η υποχρέωση αυτή εκτείνεται μόνον εντός των αναγκαίων για τη διασφάλιση της εκτελέσεως της ακυρωτικής αποφάσεως ορίων (απόφαση της 29ης Νοεμβρίου 2007, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-417/06 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2007:733, σκέψη 52).

733 Κατά πάγια νομολογία, προκειμένου να συμμορφωθεί με την ακυρωτική απόφαση και να την εκτελέσει πλήρως, το οικείο θεσμικό όργανο υποχρεούται να σεβαστεί όχι μόνο το διατακτικό της αποφάσεως, αλλά και το σκεπτικό που οδήγησε στο διατακτικό αυτό και το οποίο αποτελεί το αναγκαίο του στήριγμα, υπό την έννοια ότι είναι απαραίτητο για να προσδιοριστεί η ακριβής έννοια αυτού που κρίθηκε με το διατακτικό (αποφάσεις της 26ης Απριλίου 1988, Αστερίς κ.λπ. κατά Επιτροπής, 97/86, 99/86, 193/86 και 215/86, EU:C:1988:199, σκέψη 27, και της 6ης Μαρτίου 2003, Interporc κατά Επιτροπής, C-41/00 P, EU:C:2003:125, σκέψη 29).

734 Το άρθρο 266 ΣΛΕΕ επιβάλλει στο οικείο όργανο την υποχρέωση να φροντίσει ώστε η πράξη που θα αντικαταστήσει την ακυρωθείσα να μην εμφανίζει τις παρατυπίες που προσδιόρισε η ακυρωτική απόφαση (πρβλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, IPK-München και Επιτροπή, C-199/01 P και C-200/01 P, EU:C:2004:249, σκέψη 83).

735 Με την απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990), το Γενικό Δικαστήριο διαπίστωσε ότι η απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 ενείχε αντιφάσεις μεταξύ του σκεπτικού και του διατακτικού της, καθόσον το σκεπτικό περιέγραφε μία και μόνη ενιαία και διαρκή παράβαση, σχετικά με όλα τα δρομολόγια που κάλυπτε η σύμπραξη, στην οποία μετείχαν οι 21 αποδέκτες της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010, ενώ το διατακτικό αφορούσε είτε τέσσερις διακριτές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις, είτε μία μόνον ενιαία και διαρκή παράβαση, για την οποία η ευθύνη καταλογίσθηκε μόνο στους αερομεταφορείς, οι οποίοι όσον αφορά τα δρομολόγια που μνημονεύονται στα άρθρα 1 έως 4 της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 συμμετείχαν άμεσα στις παραβατικές συμπεριφορές που περιγράφει καθένα από τα εν λόγω άρθρα ή γνώριζαν την ύπαρξη συμπαιγνίας όσον αφορά τα δρομολόγια αυτά, αποδεχόμενοι τον σχετικό κίνδυνο (βλ. σκέψη 17 ανωτέρω).

736 Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι το σκεπτικό της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 περιείχε σημαντικές εσωτερικές αντιφάσεις, στο μέτρο που περιείχε εκτιμήσεις οι οποίες δύσκολα μπορούσαν να συμβιβαστούν με την ύπαρξη ενιαίας συμπράξεως καλύπτουσας όλα τα δρομολόγια τα οποία αφορά το διατακτικό, όπως αυτή περιγράφεται στο ίδιο σκεπτικό (απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990, σκέψη 75). Μεταξύ των εκτιμήσεων αυτών περιλαμβανόταν η εκτίμηση που αφορούσε τον καθορισμό ως ημερομηνίας ενάρξεως της συμμετοχής ορισμένων αερομεταφορέων στην παράβαση την 1η Μαΐου 2004, με την αιτιολογία ότι οι αερομεταφορείς αυτοί δεν μπορούσαν να θεωρηθούν υπεύθυνοι για την παράβαση όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ και ότι ο κανονισμός 1/2003 εφαρμοζόταν στα δρομολόγια τα οποία εξυπηρετούν μόνον από την ημερομηνία αυτή (απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990, σκέψη 76).

737 Εν προκειμένω, οι προσφεύγουσες δεν προβάλλουν κανένα επιχείρημα προς απόδειξη του ότι οι αντιφάσεις που επισημάνθηκαν ανωτέρω επαναλαμβάνονται στην προσβαλλόμενη απόφαση. Επισημαίνουν απλώς ότι η έναρξη της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση καθορίστηκε βάσει των ανταλλαγών των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, σε αντίθεση με άλλους αερομεταφορείς που εμπλέκονταν ωστόσο σ' αυτές. Δεν αναφέρουν για ποιο λόγο το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει τη διατήρηση, στην προσβαλλόμενη απόφαση, των αντιφάσεων που επισημάνθηκαν με την απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990), και, ειδικότερα, για ποιο λόγο είναι αντιφατική προς τη διαπίστωση ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, αφορώσας όλα τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμπραξη, στην οποία μετείχαν όλοι οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς.

738 Εξάλλου, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το Γενικό Δικαστήριο δεν έκρινε, στη σκέψη 85 της αποφάσεως της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990), ότι η Επιτροπή αιτιολόγησε ανεπαρκώς την απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 εκτιμώντας ότι η ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999 αποτελούσε απόδειξη της συμμετοχής των προσφευγουσών, όχι όμως της συμμετοχής και των λοιπών αερομεταφορέων που μετείχαν στις ανταλλαγές αυτές. Στην εν λόγω σκέψη, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε τις συνέπειες των αντιφάσεων της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 στην περίπτωση κατά την οποία το διατακτικό της ερμηνευόταν υπό την έννοια ότι περιγράφει τέσσερις διακριτές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις. Το Γενικό Δικαστήριο παρέθεσε συναφώς το επιχείρημα των προσφευγουσών σχετικά με τη φερόμενη διακριτική μεταχείριση όσον αφορά την ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999 στην οποία προέβη η

Επιτροπή με σκοπό μόνον να καταδείξει τις συνέπειες των αντιφάσεων αυτών. Πράγματι, όπως επισημαίνει κατ' ουσίαν το Γενικό Δικαστήριο στη σκέψη 85 της αποφάσεως της 16ης Δεκεμβρίου 2015, SAS Cargo Group κ.λπ. κατά Επιτροπής (T-56/11, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:990), οι εν λόγω αντιφάσεις στέρησαν από τις προσφεύγουσες τη δυνατότητα να κατανοήσουν αν είχαν τύχει διαφορετικής μεταχειρίσεως σε σχέση με τους λοιπούς αποδέκτες της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 που εμπλέκονταν στις επίμαχες ανταλλαγές μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας για τον λόγο ότι οι τελευταίοι δεν δραστηριοποιούνταν σε ορισμένα δρομολόγια.

739 Επομένως, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση παραβιάζει το άρθρο 266 ΣΛΕΕ. Κατά συνέπεια, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

β) Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο αφορά προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας που προστατεύεται από το άρθρο 17 του Χάρτη

740 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή ενήργησε κατά τρόπο αυθαίρετο και επιλεκτικό έναντι αυτών, προσβάλλοντας το δικαίωμα ιδιοκτησίας που κατοχυρώνεται στο άρθρο 17 του Χάρτη, το οποίο θα έπρεπε, δυνάμει του άρθρου 52, παράγραφος 3, του Χάρτη, να έχει την ίδια έννοια και την ίδια εμβέλεια με το άρθρο 1 του πρόσθετου πρωτοκόλλου αριθ. 1 της ΕΣΔΑ. Η επιβολή προστίμου σε βάρος τους συνιστά αδικαιολόγητη προσβολή του δικαιώματός τους ιδιοκτησίας, λόγω του αυθαίρετου και ανακόλουθου χαρακτήρα του, στο μέτρο που η Επιτροπή δεν δέχθηκε την ευθύνη ορισμένων αυτουργών της παραβάσεως, ή το έπραξε για μικρότερο χρονικό διάστημα.

741 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

742 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 424 ανωτέρω, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν διαπίστωσε παράβαση σε επιχείρηση η οποία βρισκόταν σε κατάσταση παρόμοια με εκείνη του προσφεύγοντος δεν μπορεί να αποκλείσει την παράβαση που διαπιστώθηκε εις βάρος του εν λόγω προσφεύγοντος, εφόσον αυτή έχει αποδειχθεί προσηκόντως, και μολονότι ο δικαστής της Ένωσης δεν έχει επιληφθεί της καταστάσεως αυτής της άλλης επιχειρήσεως. Το ίδιο ισχύει όταν η οικεία επιχείρηση στηρίζεται στο γεγονός ότι στην επιχείρηση που φέρεται ότι βρίσκεται σε παρόμοια κατάσταση δεν επιβλήθηκε κύρωση για μέρος της συμμετοχής της στην παράβαση [πρβλ. απόφαση της 9ης Μαρτίου 2017, Samsung SDI και Samsung SDI (Malaysia) κατά Επιτροπής, C-615/15 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2017:190, σκέψη 38].

743 Στο πλαίσιο, όμως, του υπό κρίση σκέλους, οι προσφεύγουσες, παραπέμποντας εκ νέου στις εκτιμήσεις της Επιτροπής σχετικά με την ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, προσάπτουν ακριβώς στην Επιτροπή ότι ενήργησε αυθαιρέτως παραλείποντας να καταλογίσει ευθύνη σε ορισμένους αυτουργούς της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως ή αναγνωρίζοντάς τη για μικρότερη περίοδο. Επομένως, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

744 Εν πάση περιπτώσει, όσον αφορά το ότι η Επιτροπή παρέλειψε να καταλογίσει ευθύνη σε ορισμένους αυτουργούς της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει από τη σκέψη 463 ανωτέρω, η απόδειξη της συμμετοχής μιας επιχειρήσεως σε παράβαση εξαρτάται από το σύνολο των αποδεικτικών στοιχείων που την αφορούν, όπως ορθώς υπογραμμίζει η Επιτροπή. Επίσης, από τη σκέψη 464 ανωτέρω προκύπτει ότι ορθώς η Επιτροπή ανέφερε ότι «δεν απ[έδιδε] κατ' ανάγκην την ίδια αξία σε κάθε αιτιολογική σκέψη […] ούτε σε κάθε επιμέρους αποδεικτικό στοιχείο που αυτή περιέχει» και ότι «[ο]ι αιτιολογικές σκέψεις στις

οποίες [γινόταν] αναφορά [αποτελούσαν] μάλλον μέρος του συνόλου των αποδεικτικών στοιχείων επί των οποίων [η Επιτροπή] στηρ[ιζόταν] και [έπρεπε] να εκτιμηθούν στο πλαίσιο αυτό». Εξ αυτού συνάγεται ότι το γεγονός ότι επιχείρηση μη εμπλεκόμενη ή εμπλεκόμενη σε μικρότερο βαθμό μνημονεύεται σε ορισμένα έγγραφα τα οποία αντιτάσσονται σε επιχειρήσεις τις οποίες καταδίκασε η Επιτροπή δεν αρκεί για να θεωρηθεί ότι η πρώτη βρίσκεται σε παρόμοια κατάσταση με τις δεύτερες, όσον αφορά την ευθύνη τους για την εξεταζόμενη παράβαση.

745 Επομένως, η Επιτροπή μπορούσε, χωρίς ουδόλως να είναι αυθαίρετη η προσβαλλόμενη απόφαση, να θεωρήσει ότι η συνολική εκτίμηση των επίδικων επαφών που ελήφθησαν υπόψη εις βάρος των προσφευγουσών αρκούσε για να στηρίξει κατηγορίες εις βάρος τους, εκτιμώντας συγχρόνως ότι δεν υπήρχε δέσμη ενδείξεων αρκούντως πειστική για να στηρίξει κατηγορίες εις βάρος μη εμπλεκομένων αερομεταφορέων οι οποίοι είχαν μετάσχει σε ορισμένες από τις επαφές αυτές.

746 Ομοίως, όσον αφορά διαφορές μεταξύ της ημερομηνίας την οποία η Επιτροπή καθόρισε ως την έναρξη της συμμετοχής των προσφευγουσών στην παράβαση και εκείνης των δύο άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων οι οποίοι μετέχουν στην ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, πρέπει να υπομνησθεί ότι ο καθορισμός της ημερομηνίας κατά την οποία μια επιχείρηση άρχισε να μετέχει στην παράβαση μπορεί να εξαρτάται από ένα σύνολο αποδεικτικών στοιχείων τα οποία είναι σύγχρονα, προγενέστερα ή μεταγενέστερα της συγκεκριμένης ημερομηνίας (πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουνίου 2015, FSL κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-655/11, EU:T:2015:383, σκέψη 178).

747 Επομένως, η Επιτροπή μπορούσε, και στην περίπτωση αυτή χωρίς ουδόλως να είναι αυθαίρετη η προσβαλλόμενη απόφαση, να θεωρήσει ότι ένα σύνολο σύγχρονων αποδεικτικών στοιχείων αρκούσε για να στηρίξει κατηγορίες εις βάρος της SAS Consortium από τις 13 Δεκεμβρίου 1999, εκτιμώντας συγχρόνως ότι δεν υπήρχε τέτοιο σύνολο για να στηρίξει κατηγορίες από την ίδια ημερομηνία εις βάρος των δύο άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων οι οποίοι είχαν επίσης μετάσχει στην ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999.

748 Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι έλαβε υπόψη διαφορετικές ημερομηνίες ενάρξεως της συμμετοχής στην ενιαία και διαρκή παράβαση όσον αφορά τις προσφεύγουσες, αφενός, και όσον αφορά τους δύο άλλους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς, αφετέρου, ενώ όλοι αυτοί οι αερομεταφορείς εμπλέκονταν στην ανταλλαγή μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999.

749 Επιπλέον, όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή χωρίς να αμφισβητηθεί επ' αυτού, οι ημερομηνίες ενάρξεως συμμετοχής στην ενιαία και διαρκή παράβαση αντιστοιχούν, για καθέναν από τους τρεις εμπλεκόμενους αερομεταφορείς, στις ημερομηνίες των πρώτων ενοχοποιητικών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας που απέστειλαν (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 135 και 161 της προσβαλλομένης αποφάσεως), η οποία για τις προσφεύγουσες ήταν, καθόσον τις αφορά, το μήνυμα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης Δεκεμβρίου 1999. Επομένως, υπάρχει αντικειμενική δικαιολογία για τις διάφορες ημερομηνίες ενάρξεως της συμμετοχής στην ενιαία και διαρκή παράβαση τις οποίες δέχθηκε εν προκειμένω η Επιτροπή. Δεν υπήρξε, συνεπώς, αυθαίρετη συμπεριφορά εκ μέρους της Επιτροπής ως προς το ζήτημα αυτό.

750 Επομένως, η αιτίαση που αφορά προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας, η οποία στο σύνολό της στηριζόταν στον φερόμενο ως αυθαίρετο και ανακόλουθο χαρακτήρα των διώξεων στην υπό κρίση υπόθεση, δεν μπορεί παρά να απορριφθεί.

751 Κατόπιν των ανωτέρω, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

γ) Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αφορά παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως

752 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή δεν αιτιολογεί επαρκώς την απόφασή της, αφενός, να μην καταλογίσει ευθύνη σε ορισμένους αερομεταφορείς που εμπλέκονται στην ενιαία και διαρκή παράβαση και, αφετέρου, να λάβει υπόψη διαφορετική ημερομηνία ενάρξεως της συμμετοχής στην ενιαία και διαρκή παράβαση για τους λοιπούς εμπλεκόμενους αερομεταφορείς οι οποίοι συμμετείχαν στα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999.

753 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

754 Επ' αυτού, αφενός, όσον αφορά την απόφαση της Επιτροπής να μην καταλογίσει ευθύνη σε ορισμένους αερομεταφορείς που εμπλέκονται στην παράβαση, πρέπει να υπομνησθεί ότι η Επιτροπή δεν έχει καμία υποχρέωση να εκθέσει, στην προσβαλλόμενη απόφαση, τους λόγους για τους οποίους δεν καταλογίστηκε ευθύνη σε άλλους αερομεταφορείς για την ενιαία και διαρκή παράβαση. Πράγματι, η υποχρέωση αιτιολογήσεως μιας πράξεως δεν μπορεί να συμπεριλαμβάνει και υποχρέωση του οργάνου που την εξέδωσε να αιτιολογήσει το γεγονός ότι δεν εξέδωσε άλλες παρεμφερείς πράξεις απευθυνόμενες σε τρίτους (απόφαση της 8ης Ιουλίου 2004, JFE Engineering κατά Επιτροπής, T-67/00, T-68/00, T-71/00 και T-78/00, EU:T:2004:221, σκέψη 414).

755 Όμως, στην υπό κρίση υπόθεση, οι προσφεύγουσες επικαλούνται ακριβώς την παράλειψη της Επιτροπής να διευκρινίσει για ποιους λόγους επιχειρήσεις που έχουν βρεθεί σε κατάσταση παρόμοια με τη δική της δεν θεωρήθηκαν υπεύθυνες για την ενιαία και διαρκή παράβαση.

756 Κατά συνέπεια, το εν λόγω επιχείρημα δεν μπορεί να γίνει δεκτό.

757 Αφετέρου, όσον αφορά την παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως λόγω της φερόμενης ως ανακόλουθης μεταχείρισης της ανταλλαγής μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, επισημαίνεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 1169 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή όρισε ως ημερομηνία ενάρξεως της συμμετοχής των προσφευγουσών στην παράβαση την 13η Δεκεμβρίου 1999. Στην ίδια αιτιολογική σκέψη, όρισε ως ημερομηνία ενάρξεως της συμμετοχής των δύο άλλων εμπλεκομένων αερομεταφορέων οι οποίοι συμμετείχαν στην ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, αντιστοίχως, την 21η Σεπτεμβρίου 2000 και την 14η Δεκεμβρίου 1999.

758 Όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 749 ανωτέρω, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι οι ημερομηνίες αυτές αντιστοιχούν, για καθέναν από τους τρεις εμπλεκόμενους αερομεταφορείς που συμμετείχαν στην ανταλλαγή των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, στις ημερομηνίες των πρώτων ενοχοποιητικών μηνυμάτων που απέστειλαν. Στην αιτιολογική σκέψη 1148 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή προσδιόρισε τα εν λόγω μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας. Καθόσον αφορά τις προσφεύγουσες, πρόκειται για τα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας περί των οποίων γίνεται λόγος στις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 790 έως 792 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Καθόσον αφορά τους δύο άλλους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς που συμμετείχαν στα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999, πρόκειται για

τα μηνύματα περί των οποίων γίνεται λόγος, αντιστοίχως, στις αιτιολογικές σκέψεις 161 και 717 έως 720 της προσβαλλομένης αποφάσεως και στις αιτιολογικές σκέψεις 135 και 773 έως 777 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

759 Κατά συνέπεια, πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος ο ισχυρισμός ότι η Επιτροπή αιτιολόγησε ανεπαρκώς την επιλογή της να δεχθεί διαφορετική ημερομηνία ενάρξεως της συμμετοχής στην παράβαση για τους τρεις εμπλεκόμενους αερομεταφορείς που συμμετείχαν στα μηνύματα ηλεκτρονικής αλληλογραφίας της 13ης και της 14ης Δεκεμβρίου 1999.

760 Από τα προεκτεθέντα προκύπτει ότι το υπό κρίση σκέλος και, ως εκ τούτου, ο τέταρτος λόγος ακυρώσεως στο σύνολό του πρέπει να απορριφθούν.

5. Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά σφάλματα κατά τον καθορισμό του επιβληθέντος στις προσφεύγουσες προστίμου

761 Οι προσφεύγουσες προβάλλουν επικουρικώς τον πέμπτο λόγο ακυρώσεως, για την περίπτωση που το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι η Επιτροπή είχε δικαίωμα να τους επιβάλει πρόστιμο. Οι προσφεύγουσες διαρθρώνουν κατ' ουσίαν τον λόγο αυτό σε πέντε σκέλη, τα οποία αφορούν, το πρώτο, σφάλματα κατά τον καθορισμό της αξίας των πωλήσεων, το δεύτερο, σφάλματα κατά τον καθορισμό της σοβαρότητας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, το τρίτο, σφάλματα κατά τον καθορισμό της διάρκειας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, το τέταρτο, σφάλματα κατά την εφαρμογή του σημείου 28 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 όσον αφορά την υποτροπή, και, το πέμπτο, σφάλματα κατά την εκτίμηση των ελαφρυντικών περιστάσεων.

α) Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά τον καθορισμό της αξίας των πωλήσεων

762 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παρέβη το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 καθόσον συμπεριέλαβε στην αξία των πωλήσεων ορισμένες από τις πωλήσεις τους οι οποίες δεν είχαν σχέση -άμεση ή έμμεση- με την ενιαία και διαρκή παράβαση. Πρόκειται, πρώτον, για πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, δεύτερον, για πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν «εκτός του ΕΟΧ», τρίτον, για πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν σε δρομολόγια που δεν είχαν σχέση με τα «ελάχιστα δρομολόγια» στα οποία είχαν συμμετάσχει οι προσφεύγουσες σε τοπικά και μεμονωμένα συμβάντα και, τέταρτον, για ποσά που συνδέονται με τα λοιπά πλην του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας στοιχεία της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων.

763 Το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 έχει ως εξής:

«Για τον καθορισμό του βασικού ποσού του προστίμου, η Επιτροπή θα χρησιμοποιεί την αξία των πωλήσεων των προϊόντων ή υπηρεσιών που πραγματοποιήθηκαν από την επιχείρηση, με τις οποίες η παράβαση σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα, στον σχετικό γεωγραφικό χώρο εντός του ΕΟΧ. Η Επιτροπή θα χρησιμοποιεί κατά κανόνα τις πωλήσεις της επιχείρησης κατά τη διάρκεια του τελευταίου πλήρους οικονομικού έτους της συμμετοχής της στην παράβαση.»

764 Όπως προκύπτει από τη νομολογία, σκοπός της παραγράφου αυτής είναι να προσδιορίσει ως βάση αναφοράς για τον υπολογισμό του προστίμου που επιβάλλεται σε επιχείρηση ένα ποσό που αντιστοιχεί προς την οικονομική σημασία της παραβάσεως και το σχετικό βάρος της

συγκεκριμένης επιχειρήσεως στο πλαίσιο της παραβάσεως (αποφάσεις της 12ης Νοεμβρίου 2014, Guardian Industries και Guardian Europe κατά Επιτροπής, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, σκέψη 57, και της 28ης Ιουνίου 2016, Portugal Telecom κατά Επιτροπής, T-208/13, EU:T:2016:368, σκέψη 237).

765 Επομένως, μολονότι η έννοια της αξίας των πωλήσεων κατά την εν λόγω παράγραφο δεν μπορεί, βεβαίως, να διευρυνθεί τόσο ώστε να καταλαμβάνει τις πωλήσεις που πραγματοποίησε η επίμαχη επιχείρηση και οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της προσαπτόμενης συμπράξεως, εντούτοις θα θιγόταν ο σκοπός τον οποίο επιδιώκει η διάταξη αυτή, αν η έννοια αυτή έπρεπε να νοηθεί ως αφορώσα μόνον τον κύκλο εργασιών που πραγματοποιήθηκε μόνο με τις πωλήσεις για τις οποίες αποδεικνύεται ότι όντως επηρεάστηκαν από τη σύμπραξη αυτή [αποφάσεις της 11ης Ιουλίου 2013, Team Relocations κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-444/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:464, σκέψη 76, και της 1ης Φεβρουαρίου 2018, Panalpina World Transport (Holding) κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-271/16 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:59, σκέψη 30].

766 Ένας τέτοιος περιορισμός θα είχε εξάλλου ως αποτέλεσμα την τεχνητή σμίκρυνση του οικονομικού βάρους της παραβάσεως εκ μέρους συγκεκριμένης επιχειρήσεως, διότι απλώς και μόνον το γεγονός ότι προέκυψε περιορισμένος αριθμός άμεσων αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με πωλήσεις που πράγματι επηρεάστηκαν από τη σύμπραξη θα είχε ως τελικό αποτέλεσμα την επιβολή προστίμου χωρίς καμία πραγματική σχέση με το πεδίο εφαρμογής της συγκεκριμένης συμπράξεως. Μια τέτοια επιβράβευση της μυστικότητας θα δυσχέραινε επίσης την επίτευξη του σκοπού της διώξεως και της επιβολής αποτελεσματικών κυρώσεων σε περιπτώσεις παραβάσεων του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και, επομένως, δεν μπορεί να γίνει δεκτή (απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Team Relocations κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-444/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:464, σκέψη 77).

767 Υπό το πρίσμα των εκτιμήσεων αυτών πρέπει να αναλυθούν τα τέσσερα σφάλματα τα οποία οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ενέχει ο καθορισμός της αξίας των πωλήσεων στην προσβαλλόμενη απόφαση.

1) Επί του συνυπολογισμού στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών από την πώληση υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας

768 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι συμπεριέλαβε στην αξία των πωλήσεων τις πωλήσεις αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, για τα οποία η Επιτροπή δεν ήταν αρμόδια να διαπιστώσει και να επιβάλει κυρώσεις για παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού.

769 Η Επιτροπή απαντά ότι η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών στηρίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα δε με την ερμηνεία αυτή διαπιστώθηκε παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας. Η Επιτροπή ισχυρίζεται επίσης ότι η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών είναι καθαρά αόριστη, διότι δεν διευκρινίζουν αν εξυπηρετούν τα δρομολόγια αυτά ούτε αναφέρουν, ενδεχομένως, ποιο μέρος του κύκλου εργασιών τους αφορά τα δρομολόγια αυτά.

770 Με το υπόμνημα απαντήσεως, η Επιτροπή προσθέτει ότι οι πωλήσεις των προσφευγουσών στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας ήταν τόσο χαμηλές ώστε η εξαίρεσή τους από την αξία των πωλήσεων δεν θα είχε καμία επίπτωση στο ποσό του προστίμου.

771 Από τις σκέψεις 763 έως 766 ανωτέρω προκύπτει ότι η αξία των πωλήσεων δεν μπορεί να περιλαμβάνει πωλήσεις που δεν εμπίπτουν, άμεσα ή έμμεσα, στην περίμετρο της επίμαχης παραβάσεως.

772 Συναφώς, στη σκέψη 251 ανωτέρω διαπιστώθηκε ότι η Επιτροπή, στο άρθρο 1, σημείο 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν καταλόγισε στις προσφεύγουσες ευθύνη για παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας. Τα δρομολόγια αυτά δεν ενέπιπταν στο πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Δεν σχετίζονταν με την ενιαία και διαρκή παράβαση, κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 και, κατά συνέπεια, δεν μπορούσαν να περιληφθούν στην αξία των πωλήσεων.

773 Απαντώντας, όμως, στις γραπτές και προφορικές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου, η Επιτροπή παραδέχθηκε ότι είχε συμπεριλάβει στην αξία των πωλήσεων ποσό 262 084 ευρώ το οποίο αφορούσε πωλήσεις υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων τις οποίες είχαν πραγματοποιήσει οι προσφεύγουσες το 2005 στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας.

774 Επομένως, όπως συμφώνησε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο καθορισμός της αξίας των πωλήσεων στην προσβαλλόμενη απόφαση είναι εσφαλμένος καθόσον περιλαμβάνει τις πωλήσεις αυτές.

2) Επί του συνυπολογισμού στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών από πωλήσεις «που πραγματοποιήθηκαν εκτός του ΕΟΧ» και επί της γενικής μειώσεως κατά 50 %

775 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι συμπεριέλαβε στην αξία των πωλήσεων τον κύκλο εργασιών από πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν εκτός του ΕΟΧ και οι οποίες, επομένως, δεν σχετίζονται, άμεσα ή έμμεσα, με την παράβαση, στον σχετικό γεωγραφικό χώρο εντός του ΕΟΧ, κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006. Η χορήγηση στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς της γενικής μειώσεως κατά 50 % δεν αρκεί προκειμένου να αποτυπώνεται το γεγονός ότι οι εισερχόμενες και εξερχόμενες υπηρεσίες παρέχονταν εν μέρει εκτός του ΕΟΧ και ότι μέρος της ζημίας που προκάλεσε η σύμπραξη, καθόσον σχετιζόταν με τα δρομολόγια αυτά, εκδηλώθηκε εκτός του ΕΟΧ.

776 Η προσέγγιση της Επιτροπής στερείται ακριβείας, είναι αυθαίρετη και είναι ανεπαρκώς αιτιολογημένη. Επομένως, η Επιτροπή παρέλειψε να προσδιορίσει σαφώς το μερίδιο των εισερχόμενων και εξερχομένων υπηρεσιών ή την προβαλλόμενη ζημία που φέρεται ότι επήλθε εκτός του ΕΟΧ. Η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει ανάλυση του τόπου όπου επήλθε η ζημία αυτή ούτε του τόπου όπου παρασχέθηκαν οι επίμαχες υπηρεσίες. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν μπορούσε να θεωρήσει ότι ο κύκλος εργασιών που προερχόταν από τις πωλήσεις εισερχομένων υπηρεσιών ήταν ισοδύναμος με εκείνον που προερχόταν από πωλήσεις εξερχόμενων υπηρεσιών, καθόσον γνώριζε ότι τα έσοδα που πραγματοποιούσαν οι προσφεύγουσες στα εισερχόμενα δρομολόγια ήταν πολύ μεγαλύτερα από αυτά που πραγματοποιούσαν στα εξερχόμενα δρομολόγια.

777 Επίσης, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν περιέχει ανάλυση με σκοπό να διαπιστωθεί αν η προσέγγιση που ακολουθήθηκε, η οποία αποκλίνει από το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, μπορούσε να οδηγήσει σε ίση μεταχείριση όλων των αερομεταφορέων.

778 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

779 Προκαταρκτικώς, παρατηρείται ότι οι προσφεύγουσες δεν προσδιορίζουν με ακρίβεια τις πωλήσεις οι οποίες, κατά την άποψή τους, «πραγματοποιήθηκαν εκτός του ΕΟΧ». Πρέπει, ωστόσο, να παρατηρηθεί ότι, στο πλαίσιο του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, οι προσφεύγουσες υποστήριξαν ότι οι πωλήσεις υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων «διεκπεραιώνονταν σε τοπικό επίπεδο» και ότι οι «επαφές μεταξύ των μεταφορέων και των αερομεταφορέων πραγματοποι[ούνταν] στο σημείο αναχωρήσεως» των δρομολογίων, καθόσον οι αερομεταφορείς δεν μπορούσαν να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των μεταφορέων παρά μόνον αν μπορούσαν να μεταφέρουν προϊόντα από τον τόπο αυτό.

780 Όμως, διαπιστώνεται ότι το σημείο αναχωρήσεως των υπηρεσιών εξερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων βρίσκεται, εξ ορισμού, εντός του εδάφους του ΕΟΧ. Αντιθέτως, το σημείο αναχωρήσεως των υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων βρίσκεται εξ ορισμού εκτός του εδάφους του ΕΟΧ. Επομένως, η αναφορά των προσφευγουσών στις πωλήσεις «που πραγματοποιήθηκαν εκτός του ΕΟΧ» πρέπει να νοηθεί υπό την έννοια ότι αφορούσαν τις πωλήσεις των υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων.

781 Αφού διευκρινίστηκε το ανωτέρω σημείο, πρέπει να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, προκειμένου να συμπεριληφθεί στην αξία των πωλήσεων ο κύκλος εργασιών από προϊόντα ή υπηρεσίες της οικείας επιχειρήσεως θα πρέπει οι επίμαχες πωλήσεις να είναι αυτές που «πραγματοποιήθηκαν […], με τις οποίες η παράβαση σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα, στον σχετικό γεωγραφικό χώρο εντός του ΕΟΧ».

782 Το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, επομένως, δεν κάνει λόγο ούτε για «πωλήσεις που αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεως» ούτε για «πωλήσεις που τιμολογήθηκαν» εντός του ΕΟΧ, αλλά αναφέρει μόνον τις «πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν» εντός του ΕΟΧ. Επομένως, η εν λόγω παράγραφος δεν εμποδίζει την Επιτροπή να λαμβάνει υπόψη της τις πωλήσεις που έγιναν προς πελάτες εγκατεστημένους εκτός του ΕΟΧ, ούτε επιβάλλει την υποχρέωση να λαμβάνονται υπόψη πωλήσεις που αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεως ή πωλήσεις που τιμολογήθηκαν εντός του ΕΟΧ. Διαφορετικά, θα αρκούσε μια επιχείρηση η οποία συμμετέχει σε παράβαση να μεριμνά ώστε να διαπραγματεύεται τις πωλήσεις της με τις θυγατρικές των πελατών της που είναι εγκατεστημένες εκτός του ΕΟΧ, ή να τιμολογεί στις θυγατρικές τις πωλήσεις, προκειμένου οι πωλήσεις αυτές να μη ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού ενδεχόμενου προστίμου, το οποίο, ως εκ τούτου, θα ήταν πολύ χαμηλότερο [πρβλ. απόφαση της 9ης Μαρτίου 2017, Samsung SDI και Samsung SDI (Malaysia) κατά Επιτροπής, C-615/15 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2017:190, σκέψη 55].

783 Όσον αφορά την ερμηνεία της έννοιας «πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν […] εντός του ΕΟΧ» την οποία ισχυρίζονται οι προσφεύγουσες ότι αντλούν από την απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση COMP/39.406 – Θαλάσσιοι σωλήνες, αρκεί η υπενθύμιση ότι η προηγούμενη πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής δεν χρησιμεύει, αφ' εαυτής, ως νομικό πλαίσιο για την επιβολή προστίμων στον τομέα του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι το πλαίσιο αυτό καθορίζεται αποκλειστικώς στον κανονισμό 1/2003, και στις κατευθυντήριες γραμμές του 2006 (βλ. απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2011, Alliance One International κατά Επιτροπής, T-25/06, EU:T:2011:442, σκέψη 242 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία), και ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν αποδείχθηκε ότι τα πραγματικά περιστατικά τα οποία αφορούν την υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή, όπως είναι οι αγορές, τα προϊόντα, οι χώρες, οι επιχειρήσεις και οι σχετικές περίοδοι, ήταν παρόμοια προς τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως (πρβλ. απόφαση της 29ης Ιουνίου 2012, E.ON Ruhrgas και E.ON κατά Επιτροπής, T-360/09, EU:T:2012:332, σκέψη 262 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

784 Η εν λόγω έννοια πρέπει να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του σκοπού του σημείου 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006. Ο σκοπός αυτός, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 764 έως 766 ανωτέρω, συνίσταται στο ότι λαμβάνεται ως βάση αναφοράς για τον υπολογισμό των προστίμων ένα ποσό που αποτυπώνει, μεταξύ άλλων, την οικονομική σημασία της παραβάσεως στην οικεία αγορά, καθώς ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιήθηκε με τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες που αποτέλεσαν το αντικείμενο της παραβάσεως αποτελεί αντικειμενικό στοιχείο το οποίο παρέχει ορθό μέτρο του πόσο επιζήμια ήταν η παράβαση αυτή για την κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού (βλ. απόφαση της 28ης Ιουνίου 2016, Portugal Telecom κατά Επιτροπής, T-208/13, EU:T:2016:368, σκέψη 236 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

785 Επομένως, εναπόκειται στην Επιτροπή, προκειμένου να καθορίσει αν «πραγματοποιήθηκαν […] εντός του ΕΟΧ» πωλήσεις, κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, να επιλέξει ένα κριτήριο που να αποτυπώνει την πραγματική κατάσταση της αγοράς, δηλαδή να είναι το καταλληλότερο για να αντανακλά τις συνέπειες της συμπράξεως στον ανταγωνισμό εντός του ΕΟΧ.

786 Στις αιτιολογικές σκέψεις 1186 και 1197 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι, για τον υπολογισμό της αξίας των πωλήσεων, έλαβε υπόψη τον κύκλο εργασιών από τις πωλήσεις υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, στα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας και στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1194 της εν λόγω αποφάσεως, οι πωλήσεις που συνδέονταν με τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών και τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών περιλάμβαναν τόσο τις πωλήσεις υπηρεσιών εξερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων όσο και τις πωλήσεις υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων.

787 Στην ίδια αιτιολογική σκέψη, για να δικαιολογήσει τον συνυπολογισμό στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών από τις πωλήσεις των υπηρεσιών αυτών, η Επιτροπή παρέπεμψε στην ανάγκη συνεκτιμήσεως των «ιδιαιτεροτήτων» τους. Παρατήρησε, μεταξύ άλλων, ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση αφορούσε τις υπηρεσίες αυτές και ότι οι «αντίθετοι προς τους κανόνες του ανταγωνισμού διακανονισμοί [μπορού]σαν να έχουν αρνητικό αντίκτυπο στην εσωτερική αγορά καθόσον [τις] αφορ[ούσε]».

788 Όπως, όμως, προκύπτει από τις σκέψεις 156 έως 237 ανωτέρω και αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, μπορούσε να προβλεφθεί ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση, ακόμη και κατά το μέρος που αφορούσε τα εισερχόμενα δρομολόγια, θα είχε ουσιαστικές και άμεσες επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά ή εντός του ΕΟΧ και, ως εκ τούτου, μπορούσε να βλάψει την κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού εντός του εδάφους του ΕΟΧ. Στις αιτιολογικές σκέψεις 1194 και 1241 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναγνώρισε ωστόσο ότι μέρος της «ζημίας» που έχει σχέση με την επίδικη συμπεριφορά στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών επήλθε εκτός του ΕΟΧ. Υπογράμμισε επίσης ότι μέρος των υπηρεσιών αυτών παρεχόταν εκτός του ΕΟΧ. Συνεπώς, στηρίχτηκε στο σημείο 37 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 και για τα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών χορήγησε στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς μείωση κατά 50 % του βασικού ποσού του προστίμου.

789 Υπό τις συνθήκες αυτές, αν γινόταν δεκτό ότι η Επιτροπή δεν μπορούσε να συμπεριλάβει στην αξία των πωλήσεων το 50 % του κύκλου εργασιών που πραγματοποιήθηκε στα δρομολόγια αυτά, τούτο θα σήμαινε ότι απαγορεύεται η Επιτροπή να λάβει υπόψη, για τον υπολογισμό του ποσού του προστίμου, τις πωλήσεις οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και μπορούσαν να βλάψουν τη λειτουργία του ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ.

790 Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η μείωση αυτή δεν είναι παράνομη. Όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 1241 και από την υποσημείωση αριθ. 1536 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εφάρμοσε την εν λόγω μείωση βάσει του σημείου 37 των κατευθυντηρίων γραμμών, η οποία της παρέχει τη δυνατότητα να παρεκκλίνει από τη γενική μεθοδολογία που εκτίθεται στις ίδιες κατευθυντήριες γραμμές όταν το δικαιολογούν οι ιδιαιτερότητες συγκεκριμένης υποθέσεως ή η ανάγκη να διασφαλιστεί ένα αποτρεπτικό επίπεδο του προστίμου σε συγκεκριμένη υπόθεση.

791 Συναφώς, όταν πρόκειται για απόφαση με την οποία επιβάλλεται πρόστιμο, η Επιτροπή οφείλει να παράσχει αιτιολογία, ιδίως ως προς το ποσό του επιβαλλομένου προστίμου και ως προς τη μέθοδο που επελέγη για τον ορισμό του ποσού αυτού. Οφείλει να μνημονεύσει στην απόφασή της τα στοιχεία βάσει των οποίων εκτίμησε τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παραβάσεως, χωρίς να υποχρεούται να παραθέσει αναλυτικότερη αιτιολογία ή αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού του προστίμου. Οφείλει, ωστόσο, να εκθέσει τον τρόπο με τον οποίο στάθμισε και αξιολόγησε τα στοιχεία που έλαβε υπόψη (βλ. απόφαση της 10ης Νοεμβρίου 2017, Icap κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-180/15, EU:T:2017:795, σκέψη 291 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

792 Όταν η Επιτροπή αποφασίζει, όπως εν προκειμένω, να εφαρμόσει το σημείο 37 των κατευθυντήριων γραμμών του 2006 και να παρεκκλίνει έτσι από τη γενική μέθοδο υπολογισμού των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, με τις οποίες αυτοδεσμεύθηκε κατά την άσκηση της διακριτικής της ευχέρειας όσον αφορά τον καθορισμό του ποσού των προστίμων, οι απαιτήσεις αιτιολογίας επιβάλλονται κατά μείζονα λόγο. Η αιτιολογία αυτή πρέπει να είναι, κατά μείζονα λόγο, ακριβέστερη διότι η εν λόγω παράγραφος περιορίζεται σε μια γενική αναφορά στις «ιδιαιτερότητες μιας συγκεκριμένης υποθέσεως» και αφήνει επομένως ευρύ περιθώριο εκτιμήσεως στην Επιτροπή προκειμένου να προβεί σε κατ' εξαίρεση προσαρμογή των βασικών ποσών των προστίμων των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων. Συγκεκριμένα, σε μια τέτοια περίπτωση, ο σεβασμός από την Επιτροπή των εγγυήσεων που παρέχει η έννομη τάξη της Ένωσης στις διοικητικές διαδικασίες, στις οποίες περιλαμβάνεται η υποχρέωση αιτιολογίας, έχει ακόμη πιο θεμελιώδη σημασία (απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2016, Printeos κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-95/15, EU:T:2016:722, σκέψη 48).

793 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή τήρησε τη γενική μεθοδολογία των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 για το σύνολο σχεδόν των σταδίων του υπολογισμού του προστίμου και απέκλινε από αυτήν βάσει της παραγράφου 37 μόνο για να εφαρμόσει τη γενική μείωση του βασικού ποσού κατά 50 %. Οι λόγοι για τους οποίους η Επιτροπή αποφάσισε να παρεκκλίνει από τη γενική μεθοδολογία των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, την οποία ακολούθησε κατά τα προηγούμενα στάδια του υπολογισμού του βασικού ποσού του προστίμου, περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 1194 και 1241 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Όπως ήδη επισημάνθηκε στη σκέψη 788 ανωτέρω, στις αιτιολογικές αυτές σκέψεις αναφέρεται ότι μέρος των επίμαχων υπηρεσιών παρεχόταν εκτός του ΕΟΧ και ότι μέρος της «ζημίας» που σχετίζεται με την επίμαχη συμπεριφορά στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτες χώρες είχε ενδεχομένως πραγματοποιηθεί εκτός του ΕΟΧ.

794 Όμως, η Επιτροπή, διευκρινίζοντας ότι οι περιστάσεις αυτές δικαιολογούσαν μείωση κατά 50 % του βασικού ποσού τόσον για τα εισερχόμενα όσο και για τα εξερχόμενα δρομολόγια, εξέθεσε επαρκώς τους λόγους στους οποίους στηρίζεται η γενική μείωση κατά 50 % και, ως εκ τούτου, παρέσχε στις προσφεύγουσες τη δυνατότητα να αντιληφθούν το βάσιμο της χρησιμοποιηθείσας μεθοδολογίας και στο Γενικό Δικαστήριο τη δυνατότητα να το εξακριβώσει.

795 Όσον αφορά το βάσιμο της γενικής μειώσεως κατά 50 %, παρατηρείται ότι δεν μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή ότι η μείωση αυτή ήταν αυθαίρετη. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή στήριξε την προσέγγισή της σε δύο αντικειμενικά κριτήρια (βλ. σκέψη 793 ανωτέρω), των οποίων το κύρος εξάλλου δεν αμφισβήτησαν οι προσφεύγουσες, ήτοι, αφενός, το κριτήριο των τόπων όπου γινόταν φυσική παροχή υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων για τα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών και, αφετέρου, το κριτήριο των τόπων στους οποίους επήλθε η ζημία που προκλήθηκε από την ενιαία και διαρκή παράβαση κατά το μέρος που αφορούσε τα δρομολόγια αυτά.

796 Όσον αφορά την προβαλλόμενη έλλειψη συγκεκριμένης αναλύσεως ως προς τους τόπους αυτούς, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή μπορούσε να προχωρήσει σε κατ' εξαίρεση προσαρμογή του βασικού ποσού καθόσον έκρινε ότι τα δύο κριτήρια που εφάρμοσε δικαιολογούσαν μείωση όπως αυτή που χορηγήθηκε.

797 Το επιχείρημα των προσφευγουσών ότι πραγματοποίησαν μεγαλύτερο κύκλο εργασιών στα εισερχόμενα δρομολόγια απ' ό,τι στα εξερχόμενα δρομολόγια δεν ασκεί συναφώς επιρροή. Συγκεκριμένα, αφενός, το επιχείρημα αυτό, το οποίο αφορά αποκλειστικά την ατομική κατάσταση των προσφευγουσών, δεν αποδεικνύει ότι ήταν εσφαλμένα τα δύο κριτήρια που έγιναν δεκτά στις αιτιολογικές σκέψεις 1194 και 1241 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα οποία αφορούν γενικότερα τις υπηρεσίες εισερχόμενων και εξερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων και τη ζημία που προκλήθηκε από την ενιαία και διαρκή παράβαση σε σχέση με τις τελευταίες. Αφετέρου και εν πάση περιπτώσει, το εν λόγω επιχείρημα προϋποθέτει ότι η γενική μείωση κατά 50 % στηρίζεται στην παραδοχή ότι ο σχετικός κύκλος εργασιών κατανεμόταν ισομερώς μεταξύ εισερχόμενων και εξερχόμενων δρομολογίων, πράγμα το οποίο δεν προκύπτει από την προσβαλλόμενη απόφαση.

798 Στο μέτρο που οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή όφειλε, παρά ταύτα, να προσαρμόσει το ποσοστό της μειώσεως αυτής σε συνάρτηση με την κατανομή του κύκλου εργασιών καθενός από τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς, υπενθυμίζεται ότι, κατά τον καθορισμό του ποσού του προστίμου, η εφαρμογή διαφορετικών μεθόδων υπολογισμού δεν μπορεί να οδηγεί σε διακρίσεις μεταξύ των επιχειρήσεων που μετείχαν σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική αντίθετη προς το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 19ης Ιουλίου 2012, Alliance One International και Standard Commercial Tobacco κατά Επιτροπής και Επιτροπή κατά Alliance One International κ.λπ., C-628/10 P και C-14/11 P, EU:C:2012:479, σκέψη 58 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

799 Η εφαρμογή στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς μεθόδου υπολογισμού διαφοροποιημένης αναλόγως της κατανομής του κύκλου εργασιών τους μεταξύ εισερχομένων δρομολογίων και εξερχομένων δρομολογίων θα ευνοούσε εξάλλου ορισμένους εξ αυτών βάσει ενός κριτηρίου το οποίο δεν σχετίζεται με τη βαρύτητα ή τη διάρκεια της παραβάσεως (βλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2016, Pilkington Group κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-101/15 P, EU:C:2016:631, σκέψη 66 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

800 Εξάλλου, στον βαθμό που οι προσφεύγουσες επικαλούνται άνιση μεταχείριση σε σχέση με τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς οι οποίοι πραγματοποίησαν μεγαλύτερο κύκλο εργασιών στα εξερχόμενα δρομολόγια απ' ότι στα εισερχόμενα δρομολόγια, πρέπει να υπομνησθεί ότι η αρχή της ίσης μεταχειρίσεως, που αποτελεί γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης την οποία καθιερώνει το άρθρο 20 του Χάρτη, επιβάλλει να μην αντιμετωπίζονται παρόμοιες καταστάσεις κατά τρόπο διαφορετικό και να μην αντιμετωπίζονται διαφορετικές καταστάσεις καθ' όμοιο τρόπο, εκτός αν η

διαφοροποίηση δικαιολογείται αντικειμενικώς (βλ. απόφαση της 12ης Νοεμβρίου 2014, Guardian Industries και Guardian Europe κατά Επιτροπής, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, σκέψη 51 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

801 Καθόσον οι προσφεύγουσες προέβαλαν παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, σ' αυτές εναπόκειται να προσδιορίσουν με ακρίβεια τις συγκρίσιμες καταστάσεις ως προς τις οποίες θεωρούν ότι έτυχαν διαφορετικής μεταχειρίσεως ή τις διαφορετικές καταστάσεις ως προς τις οποίες θεωρούν ότι έτυχαν της ίδιας μεταχειρίσεως [πρβλ. απόφαση της 12ης Απριλίου 2013, Du Pont de Nemours (Γαλλία) κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-31/07, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:167, σκέψη 311].

802 Εν προκειμένω, όμως, οι προσφεύγουσες δεν περιέγραψαν τέτοιες καταστάσεις.

803 Επομένως, η Επιτροπή μπορούσε να χρησιμοποιήσει το 50 % του κύκλου εργασιών που πραγματοποιήθηκε στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών, ως αντικειμενικό στοιχείο παρέχον επαρκή ένδειξη περί του επιζήμιου χαρακτήρα της συμμετοχής των προσφευγουσών στην επίδικη σύμπραξη για την απρόσκοπτη λειτουργία του ανταγωνισμού, υπό την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω κύκλος εργασιών ήταν το αποτέλεσμα πωλήσεων που συνδέονται με τον ΕΟΧ (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2014, InnoLux κατά Επιτροπής, T-91/11, EU:T:2014:92, σκέψη 47).

804 Πάντως, μια τέτοια σχέση υφίσταται στη συγκεκριμένη περίπτωση όσον αφορά τα εισερχόμενα δρομολόγια, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1194 και 1241 της προσβαλλομένης αποφάσεως και όπως υποστηρίζει η Επιτροπή με τα δικόγραφά της, οι υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων παρέχονται εν μέρει εντός του ΕΟΧ. Συγκεκριμένα, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 198 ανωτέρω, οι εν λόγω υπηρεσίες αποσκοπούν ακριβώς στη διακίνηση των εμπορευμάτων από τρίτες χώρες προς τον ΕΟΧ. Όπως ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή, μέρος της «φυσικής» παροχής των υπηρεσιών αυτών πραγματοποιείται εξ ορισμού εντός του ΕΟΧ, όπου λαμβάνει χώρα μέρος της μεταφοράς των εμπορευμάτων αυτών και όπου προσγειώνεται το αεροπλάνο μεταφοράς εμπορευμάτων.

805 Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή βασίμως έκρινε ότι οι πωλήσεις υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων είχαν πραγματοποιηθεί εντός του ΕΟΧ κατά την έννοια του σημείου 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006.

806 Επομένως, πρέπει να απορριφθεί η υπό κρίση αιτίαση και να συναχθεί ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε σφάλμα επειδή συνυπολόγισε στην αξία των πωλήσεων το 50 % του κύκλου εργασιών από την πώληση υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων.

3) Επί του συνυπολογισμού στην αξία των πωλήσεων της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων και όχι μόνον των επιναύλων

807 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παρέβη το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 καθόσον συμπεριέλαβε στην αξία των πωλήσεων στοιχεία της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφορών εμπορευμάτων ως προς τα οποία δεν απέδειξε ότι είχαν οποιαδήποτε σχέση με την ενιαία και διαρκή παράβαση. Πρόκειται, ειδικότερα, για ναύλα και πρόσθετα τέλη άλλα πλην του επίναυλου καυσίμων και του επίναυλου ασφαλείας.

808 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

809 Υπενθυμίζεται ότι η έννοια της αξίας των πωλήσεων, κατά το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, αντικατοπτρίζει την τιμή προ φόρων που χρεώνεται στον πελάτη για το αγαθό ή την υπηρεσία που αποτέλεσε το αντικείμενο της επίμαχης παραβάσεως (πρβλ. αποφάσεις της 6ης Μαΐου 2009, KME Germany κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-127/04, EU:T:2009:142, σκέψη 91, και της 18ης Ιουνίου 2013, ICF κατά Επιτροπής, T-406/08, EU:T:2013:322, σκέψη 176 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Λαμβανομένου υπόψη του σκοπού τον οποίο επιδιώκει το εν λόγω σημείο, ο οποίος επαναλαμβάνεται στο σημείο 6 των ιδίων κατευθυντηρίων γραμμών, και συνίσταται στο να λαμβάνεται ως βάση για τον υπολογισμό του ποσού του επιβαλλόμενου σε επιχείρηση προστίμου ένα ποσό που αντικατοπτρίζει την οικονομική σημασία της παραβάσεως και το σχετικό βάρος της συγκεκριμένης επιχειρήσεως στο πλαίσιο της παραβάσεως (βλ. σκέψη 764 ανωτέρω), η έννοια της αξίας των πωλήσεων πρέπει να νοηθεί ως αφορώσα τις πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν στην αγορά την οποία αφορά η παράβαση (βλ. απόφαση της 1ης Φεβρουαρίου 2018, Kühne + Nagel International κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-261/16 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:56, σκέψη 65 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

810 Επομένως, η Επιτροπή, για τον καθορισμό της αξίας των πωλήσεων, μπορεί να χρησιμοποιήσει τη συνολική τιμή που χρέωσε η επιχείρηση στους πελάτες της στη σχετική αγορά αγαθών και υπηρεσιών, και δεν είναι αναγκαίο να γίνεται διάκριση ή αφαίρεση των διαφόρων στοιχείων της τιμής αυτής ανάλογα με το αν αποτέλεσαν ή όχι αντικείμενο συντονισμού (πρβλ. απόφαση της 1ης Φεβρουαρίου 2018, Kühne + Nagel International κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-261/16 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:56, σκέψεις 66 και 67).

811 Όπως, όμως, επισημαίνει, επί της ουσίας, η Επιτροπή, ο επίναυλος καυσίμων και ο επίναυλος ασφαλείας δεν αποτελούν διακριτά αγαθά ή υπηρεσίες δυνάμενα να αποτελέσουν αντικείμενο παραβάσεως των άρθρων 101 ή 102 ΣΛΕΕ. Αντιθέτως, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 17, 108 και 1187 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ο επίναυλος καυσίμων και ο επίναυλος ασφαλείας αποτελούν απλώς δύο στοιχεία της τιμής των επίμαχων υπηρεσιών.

812 Επομένως, αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 δεν απαγορεύει να λάβει υπόψη η Επιτροπή το συνολικό ποσό των πωλήσεων που συνδέονται με τις επίμαχες υπηρεσίες, χωρίς να το αναλύσει στα στοιχεία που το συνιστούν.

813 Επιπροσθέτως, παρατηρείται ότι η προσέγγιση που υιοθετούν οι προσφεύγουσες σημαίνει κατ' ουσίαν ότι τα στοιχεία της τιμής τα οποία δεν αποτέλεσαν ειδικά αντικείμενο συντονισμού μεταξύ των εμπλεκομένων αερομεταφορέων πρέπει να εξαιρεθούν από την αξία των πωλήσεων.

814 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι δεν υπάρχει βάσιμος λόγος να εξαιρεθούν από την αξία των πωλήσεων οι εισροές των οποίων το κόστος δεν υπόκειται στον έλεγχο των εμπλεκομένων στη φερόμενη παράβαση (πρβλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2009, KME Germany κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-127/04, EU:T:2009:142, σκέψη 91). Αντιθέτως προς όσα υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, το ίδιο ισχύει για τα στοιχεία της τιμής, τα οποία, όπως οι ναύλοι, δεν αποτελούσαν μεν αντικείμενο συντονισμού, αλλά αποτελούν αναπόσπαστο συστατικό στοιχείο της τιμής πωλήσεως του επίμαχου προϊόντος ή της υπηρεσίας (πρβλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 2000, Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95, T-50/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, EU:T:2000:77, σκέψη 5030).

815 Διαφορετική κρίση θα είχε ως αποτέλεσμα την επιβολή στην Επιτροπή της υποχρεώσεως να μη συνεκτιμά τον ακαθάριστο κύκλο εργασιών σε ορισμένες περιπτώσεις αλλά να τον συνεκτιμά σε άλλες περιπτώσεις, βάσει ενός ορίου, η εφαρμογή του οποίου θα ήταν δυσχερής και θα έδινε λαβή για ατέρμονες και δυσεπίλυτες αντιδικίες, που θα περιλάμβαναν τη διατύπωση καταγγελιών περί διακριτικής μεταχειρίσεως (απόφαση της 8ης Δεκεμβρίου 2011, KME Germany κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-272/09 P, EU:C:2011:810, σκέψη 53).

816 Επομένως, η Επιτροπή, χωρίς να παραβεί το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, κατέληξε στο συμπέρασμα, στην αιτιολογική σκέψη 1190 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι έπρεπε να ληφθεί υπόψη το συνολικό ποσό των πωλήσεων που συνδέονται με τις επίμαχες υπηρεσίες, χωρίς να απαιτείται να αναλυθεί το ποσό αυτό στα συστατικά του στοιχεία.

817 Επομένως, η υπό κρίση αιτίαση πρέπει να απορριφθεί.

4) Επί του συνυπολογισμού, στην αξία των πωλήσεων, πωλήσεων οι οποίες πραγματοποιήθηκαν σε δρομολόγια που δεν είχαν σχέση με τα τοπικά και μεμονωμένα συμβάντα στα οποία μετείχαν οι προσφεύγουσες σε «ελάχιστα δρομολόγια»

818 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι χρησιμοποίησε την αξία των πωλήσεων «σε συνάρτηση με εκτεταμένες γεωγραφικές ζώνες», ενώ οι συμπεριφορές που τους προσάπτονταν αφορούσαν ως επί το πλείστον τοπικά και μεμονωμένα συμβάντα τα οποία αφορούσαν, το πολύ, «ελάχιστα δρομολόγια».

819 Κατά μείζονα λόγο, θα ήταν ορθότερο να εξαιρεθούν πωλήσεις που δεν καλύπτονταν από την ενιαία και διαρκή παράβαση καθόσον αφενός, μικρός μόνον αριθμός πωλήσεων επηρεάστηκε από την επίδικη συμπεριφορά, στο μέτρο που η γενική πολιτική των προσφευγουσών συνίστατο στην εφαρμογή των ίδιων επιναύλων με τη Lufthansa λόγω της συμμαχίας που έτυχε της απαλλαγής του 1996 και, αφετέρου, δεν αποδείχθηκε ο παράνομος χαρακτήρας ορισμένων στοιχείων της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Τούτο ισχύει, μεταξύ άλλων, για τα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών για τα οποία η Επιτροπή δεν αξιολόγησε τα κανονιστικά καθεστώτα των τρίτων χωρών.

820 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

821 Πρέπει να υπομνησθεί ότι, όπως προκύπτει από το σύνολο των προεκτεθέντων, η Επιτροπή βασίμως καταλόγισε στις προσφεύγουσες ευθύνη για την ενιαία και διαρκή παράβαση στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας και τα δρομολόγια εντός τους ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Επομένως, η ενιαία και διαρκής παράβαση καλύπτει το σύνολο των δρομολογίων αυτών και όχι μόνον τα «ελάχιστα δρομολόγια» στα οποία οι προσφεύγουσες διατείνονται ότι ενεπλάκησαν στο πλαίσιο τοπικών και μεμονωμένων συμβάντων.

822 Επομένως, η Επιτροπή μπορούσε, χωρίς να παραβεί το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, να περιλάβει στην αξία των πωλήσεων που πραγματοποιήθηκαν στο σύνολο των δρομολογίων εντός του ΕΟΧ, των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών, των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας και των δρομολογίων εντός τους ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών.

823 Κατόπιν των ανωτέρω, πρέπει να γίνει δεκτή η αιτίαση που αφορά τον συνυπολογισμό στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών που προέρχεται από την πώληση υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, και να απορριφθεί το υπό κρίση σκέλος κατά τα λοιπά.

β) Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά τον καθορισμό της σοβαρότητας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως

824 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 23 παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003 και τα σημεία 19 και 20 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 καθόσον έκανε δεκτό έναν υπερβολικά υψηλό συντελεστή σοβαρότητας της παραβάσεως 16 %. Συγκεκριμένα, κατά τις προσφεύγουσες, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη όλες τις κρίσιμες περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως κατά τον προσδιορισμό τη σοβαρότητα της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη την ατομική ευθύνη των προσφευγουσών.

825 Η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών αναλύεται, κατ' ουσίαν, σε πέντε αιτιάσεις.

826 Πρώτον, κακώς η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση δεν κάλυπτε ολόκληρη την τιμή των επίμαχων υπηρεσιών και ότι ο συντονισμός δύο (ασήμαντων) στοιχείων της συνολικής τιμής, χωρίς επιπτώσεις επί της συνολικής αυτής τιμής, είναι προδήλως λιγότερο σοβαρός από τον συντονισμό της συνολικής τιμής, με αποδεδειγμένα αποτελέσματα στην αγορά.

827 Δεύτερον, ο συντελεστής σοβαρότητας 16 % που εφάρμοσε η Επιτροπή αντιπροσωπεύει ποσοστό από 45 έως 320 % της αξίας των οικείων επιναύλων και, ως εκ τούτου, υπερβαίνει το ανώτατο όριο του 30 % που προβλέπεται στο σημείο 21 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006. Συγκεκριμένα, τα επίναυλοι αντιπροσώπευαν από κοινού από 5 έως 35 % της συνολικής αξίας των οικείων πωλήσεων επί ετησίας βάσεως από τον Φεβρουαρίου του 2000 έως τον Φεβρουάριο του 2006.

828 Τρίτον, στην αιτιολογική σκέψη 1199 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υπέθεσε, χωρίς καμία δικαιολογία, ότι η ενιαία και διαρκής παράβαση λειτούργησε «εις βάρος [των] πελατών και τελικά του ευρέος κοινού».

829 Τέταρτον, η εφαρμογή ενιαίου συντελεστή σε όλους τους αποδέκτες της προσβαλλομένης αποφάσεως είναι αντίθετη προς τις αρχές της εξατομικεύσεως των ποινών και της αναλογικότητας. Η μείωση κατά 10 % που χορηγήθηκε στις προσφεύγουσες λόγω ελαφρυντικών περιστάσεων στην αιτιολογική σκέψη 1259 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν αποτυπώνει πλήρως τη διαφορά μεταξύ της καταστάσεως των προσφευγουσών και εκείνης των λοιπών εμπλεκομένων αερομεταφορέων.

830 Πέμπτον, οι συμπεριφορές των προσφευγουσών πραγματοποιήθηκαν εκτός της συγκεκριμένης ομάδας και αφορούν γενικώς συντονισμό ο οποίος ήταν σύμφωνος με τις ΣΑΥ σε τρίτες χώρες και συνεργασία στο πλαίσιο συμμαχιών. Οι συμπεριφορές αυτές δεν ήταν μυστικές και, ως επί το πλείστον, δημοσιοποιήθηκαν σε εφημερίδες ή στο διαδίκτυο και υπήχθησαν στις αρχές ανταγωνισμού ή εγκρίθηκαν από αυτές.

831 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

832 Σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003, ο καθορισμός του ποσού του προστίμου γίνεται, μεταξύ άλλων, με βάση τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παραβάσεως.

833 Τα σημεία 19 έως 23 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 προβλέπουν τα εξής:

«19. Το βασικό ποσό του προστίμου θα συνδέεται με ορισμένο ποσοστό επί της αξίας των πωλήσεων, το οποίο θα καθορίζεται σε συνάρτηση με τον βαθμό σοβαρότητας της παράβασης, πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των ετών της παράβασης.

20. Η εκτίμηση της σοβαρότητας θα γίνεται κατά περίπτωση για κάθε είδος παράβασης, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις σχετικές συνθήκες της υπόθεσης.

21. Κατά γενικό κανόνα, το ποσοστό επί της αξίας των πωλήσεων που θα λαμβάνεται υπόψη θα μπορεί να ανέλθει έως το 30 % της αξίας των πωλήσεων.

22. Για να αποφασιστεί εάν το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων, το οποίο θα λαμβάνεται υπόψη σε μια συγκεκριμένη υπόθεση θα πρέπει να είναι χαμηλά ή υψηλά στην κλίμακα αυτή, η Επιτροπή θα συνεκτιμά διάφορους παράγοντες, όπως το είδος της παράβασης, το συνολικό μερίδιο αγοράς όλων των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, τη γεωγραφική έκταση της παράβασης και το εάν η παράνομη συμπεριφορά έχει εκδηλωθεί στην πράξη ή όχι.

23. Οι οριζόντιες συμφωνίες καθορισμού τιμών, κατανομής αγορών και περιορισμού της παραγωγής, που είναι κατά κανόνα μυστικές, είναι, από την ίδια τη φύση τους, μεταξύ των πλέον επιζήμιων περιορισμών του ανταγωνισμού. Ως ζήτημα πολιτικής θα τιμωρούνται με βαριά πρόστιμα. Κατά συνέπεια, το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων που θα λαμβάνεται υπόψη για τέτοιου είδους παραβάσεις κατά κανόνα θα ορίζεται στα υψηλότερα όρια της παραπάνω κλίμακας.»

834 Κατά τη νομολογία, οριζόντια συμφωνία με την οποία οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις συμφωνούν όχι επί της συνολικής τιμής, αλλά επί ενός στοιχείου αυτής, συνιστά οριζόντια συμφωνία καθορισμού τιμών, κατά την έννοια του σημείου 23 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 και, ως εκ τούτου, συγκαταλέγεται μεταξύ των πλέον επιζήμιων περιορισμών του ανταγωνισμού (πρβλ. απόφαση της 29ης Φεβρουαρίου 2016, UTi Worldwide κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-264/12, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2016:112, σκέψεις 277 και 278).

835 Επομένως, όπως υπενθύμισε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μια τέτοια συμφωνία πρέπει να αντιμετωπίζεται κατά κανόνα με συντελεστή σοβαρότητας στα υψηλότερα όρια της κλίμακας από 0 έως 30 %, για την οποία γίνεται λόγος στο σημείο 21 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006.

836 Κατά τη νομολογία, ένας συντελεστής σοβαρότητας αισθητά χαμηλότερος από το ανώτατο όριο της κλίμακας αυτής είναι πολύ ευνοϊκός για επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε μια τέτοια συμφωνία (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Team Relocations κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-444/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:464, σκέψη 125) και μπορεί μάλιστα να δικαιολογηθεί από τη φύση και μόνον της παραβάσεως (βλ. απόφαση της 26ης Σεπτεμβρίου 2018, Philips και Philips France κατά Επιτροπής, C-98/17 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2018:774, σκέψη 103 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

837 Πάντως, στην αιτιολογική σκέψη 1199 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ακριβώς ότι οι «συμφωνίες και/ή εναρμονισμένες πρακτικές στις οποίες […] αναφέρεται η [προσβαλλόμενη] απόφαση αφορού[σα]ν τον καθορισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής».

838 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή, στις αιτιολογικές σκέψεις 1199, 1200 και 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως, χαρακτήρισε την επίδικη συμπεριφορά ως συμφωνία ή οριζόντια πρακτική στον τομέα των τιμών, έστω και αν η συμπεριφορά αυτή «δεν αφορούσε τη συνολική τιμή για την παροχή των επίμαχων υπηρεσιών».

839 Συνεπώς, η Επιτροπή βασίμως συνήγαγε, στην αιτιολογική σκέψη 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι οι επίμαχες συμφωνίες και πρακτικές συγκαταλέγονταν μεταξύ των πλέον επιζήμιων περιορισμών του ανταγωνισμού και, ως εκ τούτου, έπρεπε να αντιμετωπιστούν με συντελεστή σοβαρότητας «στα υψηλότερα όρια της κλίμακας».

840 Ο συντελεστής σοβαρότητας 16 % που εφάρμοσε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1212 της προσβαλλομένης αποφάσεως, αισθητά χαμηλότερος από το ανώτατο όριο της κλίμακας που μνημονεύεται στο σημείο 21 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, μπορούσε, επομένως, να δικαιολογηθεί και μόνον από τη φύση της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως.

841 Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1209 έως 1212 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε μόνο στη φύση της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως για να καθορίσει τον συντελεστή σοβαρότητας σε 16 %. Ειδικότερα, στην απόφαση αυτή, η Επιτροπή αναφέρθηκε στα συνολικά μερίδια αγοράς που κατείχαν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς σε παγκόσμιο επίπεδο και στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ και στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών (αιτιολογική σκέψη 1209), στο γεωγραφικό πεδίο της επίδικης συμπράξεως (αιτιολογική σκέψη 1210) και στην εκδήλωση στην πράξη των επίδικων συμφωνιών και πρακτικών (αιτιολογική σκέψη 1211).

842 Ωστόσο, οι προσφεύγουσες, στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους, δεν αμφισβητούν το βάσιμο των παραγόντων αυτών για τον καθορισμό του συντελεστή σοβαρότητας.

843 Υπό τις συνθήκες αυτές, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να υποστηρίξουν ότι συντελεστής σοβαρότητας 16 % είναι παράνομος.

844 Κανένα από τα επιχειρήματα των προσφευγουσών δεν μπορεί να ανατρέψει αυτό το συμπέρασμα.

845 Πρώτον, στο μέτρο που οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη τον φερόμενο ως δημόσιο χαρακτήρα των ενεργειών τους, παρατηρείται ότι η επιχειρηματολογία τους στερείται τόσο νομικής όσο και πραγματικής βάσεως. Από νομικής απόψεως, πρέπει να υπομνησθεί ότι ο μυστικός χαρακτήρας μιας συμπράξεως αποτελεί, βεβαίως, περίσταση που μπορεί να ενισχύσει τη σοβαρότητά της. Εντούτοις, το σημείο 23 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 δεν εξαρτά τον χαρακτηρισμό μιας παραβάσεως ως περιορισμού του ανταγωνισμού που συγκαταλέγεται μεταξύ των πλέον σοβαρών από τον μυστικό χαρακτήρα της. Στην παράγραφο αυτή αναφέρεται απλώς ότι οι οριζόντιες συμφωνίες καθορισμού τιμών, οι οποίες είναι, από την ίδια τη φύση τους, μεταξύ των πλέον επιζήμιων περιορισμών του ανταγωνισμού, «είναι κατά κανόνα μυστικές». Επομένως, ο μυστικός χαρακτήρας μιας παραβάσεως δεν αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό της ως σοβαρής κατά την έννοια του σημείου 23 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 και, κατά συνέπεια, για την επιβολή

κυρώσεων σ' αυτήν (πρβλ., κατ' αναλογίαν, απόφαση της 14ης Δεκεμβρίου 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-259/02 έως T-264/02 και T-271/02, EU:T:2006:396, σκέψη 252).

846 Επομένως, ακόμη και αν υποτεθεί αποδεδειγμένος, ο μυστικός χαρακτήρας των ενεργειών των προσφευγουσών δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα του συντελεστή σοβαρότητας που έγινε δεκτός στην αιτιολογική σκέψη 1212 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

847 Πράγματι, παρατηρείται, όπως επισήμανε και η Επιτροπή, ότι οι προσφεύγουσες δεν συμμετείχαν απλώς σε δημόσιες ενέργειες. Αντιθέτως, οι προσφεύγουσες έλαβαν μέρος σε μυστικές ενέργειες, πολλές από τις οποίες μαρτυρούν μάλιστα ιδιαίτερη πρόθεση αποκρύψεως. Συγκεκριμένα, στην αιτιολογική σκέψη 144 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή αναφέρεται σε ανταλλαγή εσωτερικών μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του Ιανουαρίου 2000, στην οποία υπάλληλος των προσφευγουσών επεσήμανε στους συναδέλφους του «να μην αναφέρουν άλλους αερομεταφορείς [απαντώντας σε έγγραφο της φινλανδικής ενώσεως μεταφορέων], διότι αυτό μπορ[ούσε] να δημιουργήσει πρόβλημα με τις αρχές ελέγχου των συμπράξεων» (βλ., επίσης, σκέψη 400 ανωτέρω).

848 Δεύτερον, στο μέτρο που οι προσφεύγουσες επικαλούνται την απουσία αποδεδειγμένων αποτελεσμάτων της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και το ότι η Επιτροπή παρέλειψε να αποδείξει ότι η παράβαση αυτή λειτούργησε «εις βάρος [των] πελατών και τελικά του ευρέος κοινού», πρέπει να υπομνησθεί ότι οι κατευθυντήριες γραμμές για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται δυνάμει του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 17 και του άρθρου 65, παράγραφος 5, της Συνθήκης ΕΚΑΧ (ΕΕ 1998, C 9, σ. 3) προέβλεπαν ότι κατά την αξιολόγηση της σοβαρότητας της παραβάσεως έπρεπε να ληφθεί υπόψη, μεταξύ άλλων, ο πραγματικός αντίκτυπος επί της αγοράς, εφόσον αυτός είναι δυνατό να εκτιμηθεί.

849 Εντούτοις, η απαίτηση αυτή δεν περιλαμβάνεται πλέον στις κατευθυντήριες γραμμές του 2006, οι οποίες έχουν εφαρμογή εν προκειμένω. Επομένως, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές δεν επιβάλλουν στην Επιτροπή την υποχρέωση να λάβει υπόψη τον πραγματικό αντίκτυπο της παραβάσεως επί της αγοράς για τον προσδιορισμό του ποσοστού επί της αξίας των πωλήσεων που βάσει της σοβαρότητας της παραβάσεως σύμφωνα με τα σημεία 19 έως 24 των εν λόγω κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 (πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουνίου 2015, FSL κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-655/11, EU:T:2015:383, σκέψη 539).

850 Επιπροσθέτως, η νομολογία δεν της επιβάλλει τέτοια υποχρέωση, τουλάχιστον όταν πρόκειται για περιορισμό του ανταγωνισμού «εκ του αντικειμένου».

851 Συγκεκριμένα, η σοβαρότητα παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού πρέπει να αποδεικνύεται βάσει μεγάλου αριθμού στοιχείων. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται, ιδίως, ιδίως, τα ιδιαίτερα περιστατικά της υποθέσεως, το όλο πλαίσιό της και ο αποτρεπτικός χαρακτήρας των προστίμων, και τούτο χωρίς να υφίσταται δεσμευτικός ή εξαντλητικός κατάλογος κριτηρίων που πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνονται υπόψη (διάταξη της 25ης Μαρτίου 1996, SPO κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-137/95 P, EU:C:1996:130, σκέψη 54, και απόφαση της 28ης Ιουνίου 2005, Dansk Rørindustri κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P έως C-208/02 P και C-213/02 P, EU:C:2005:408, σκέψη 241).

852 Ασφαλώς, τα αποτελέσματα στην αγορά μπορούν να λαμβάνονται υπόψη μεταξύ στοιχείων αυτών, δεν έχουν όμως ουσιώδη σημασία παρά μόνον όταν πρόκειται για συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές που δεν έχουν άμεσα ως αντικείμενο την παρεμπόδιση, τον

περιορισμό ή τη νόθευση του ανταγωνισμού και, επομένως, μπορούν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ μόνο συνεπεία των συγκεκριμένων τους αποτελεσμάτων (απόφαση της 12ης Δεκεμβρίου 2018, Servier κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-691/14, κατά της οποίας εκκρεμεί αίτηση αναιρέσεως, EU:T:2018:922, σκέψη 1809).

853 Άλλως, θα επιβάλλονταν στην Επιτροπή, στο πλαίσιο του υπολογισμού του ποσού του προστίμου, υποχρέωση την οποία, κατά πάγια νομολογία, δεν υπέχει στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, όταν η οικεία παράβαση έχει αντίθετο προς τον ανταγωνισμό αντικείμενο (βλ. απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, Prym και Prym Consumer κατά Επιτροπής, C-534/07 P, EU:C:2009:505, σκέψη 64 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

854 Στην αιτιολογική σκέψη 903 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή χαρακτήρισε την επίδικη συμπεριφορά ως περιορισμό του ανταγωνισμού «εκ του αντικειμένου». Επομένως, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζουν οι προσφεύγουσες, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να λάβει υπόψη τον συγκεκριμένο αντίκτυπο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως επί της αγοράς.

855 Παρ’ όλα αυτά, εφόσον η Επιτροπή κρίνει επιβεβλημένο, στο πλαίσιο υπολογισμού του προστίμου, να λάβει υπόψη της τον συγκεκριμένο αντίκτυπο της παραβάσεως επί της αγοράς, δεν μπορεί να περιοριστεί στη διατύπωση ενός απλού τεκμηρίου, αλλά πρέπει να προσκομίσει συγκεκριμένες, αξιόπιστες και επαρκείς ενδείξεις, βάσει των οποίων να μπορεί να εκτιμηθεί η πραγματική επίδραση της παραβάσεως επί του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της συγκεκριμένης αγοράς (απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, Prym και Prym Consumer κατά Επιτροπής, C-534/07 P, EU:C:2009:505, σκέψη 82).

856 Ομοίως, αν η Επιτροπή, προκειμένου να καθορίσει τα πρόστιμα, δεν είναι υποχρεωμένη να αποδείξει ότι η επίμαχη παράβαση εξασφάλισε παράνομο προνόμιο στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, ούτε να λάβει υπόψη, εφόσον απαιτείται, την έλλειψη τέτοιου προνομίου, τότε η εκτίμηση του παράνομου οφέλους που προκάλεσε η παράβαση μπορεί να έχει σημασία εφόσον η Επιτροπή στηρίζεται ακριβώς σε αυτό προκειμένου να καθορίσει τον συντελεστή σοβαρότητας (πρβλ. απόφαση της 15ης Μαρτίου 2000, Cimenteries CBR κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95, T-50/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, EU:T:2000:77, σκέψεις 4881 και 4882).

857 Στην αιτιολογική σκέψη 1199 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο πλαίσιο του καθορισμού του συντελεστή σοβαρότητας, η Επιτροπή έκρινε ότι οι επίμαχες συμφωνίες και πρακτικές «ωφέλησαν τους [εμπλεκόμενους αερομεταφορείς], εις βάρος [των] πελατών και τελικώς του ευρέος κοινού». Όμως, η Επιτροπή δεν επικαλέστηκε αποδεικτικό στοιχείο προς στήριξη της διαπιστώσεως αυτής.

858 Παρατηρείται, ωστόσο, ότι η εν λόγω διαπίστωση δεν αποτελεί αυτοτελή λόγο επί του οποίου στηρίχθηκε η Επιτροπή για να αξιολογήσει τη σοβαρότητα της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, αλλά μια εκτίμηση μεταξύ άλλων, την οποία έλαβε υπόψη, στις αιτιολογικές σκέψεις 1199 έως 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με σκοπό την αξιολόγηση της φύσεως της παραβάσεως αυτής. Ωστόσο, η εκτίμηση αυτή δεν αποτελεί την αναγκαία βάση του συμπεράσματος ότι η εν λόγω ενιαία και διαρκής παράβαση αποσκοπούσε στον καθορισμό στοιχείων της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, και μπορούσε, ως εκ τούτου, να δικαιολογήσει συντελεστή σοβαρότητας ευρισκόμενο στο κατώτερο όριο των «υψηλότερ[ων] [ορίων] της […] κλίμακας» που προβλέπεται στο σημείο 23 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 για τους πλέον επιζήμιους περιορισμούς του ανταγωνισμού. Επομένως, το υπό κρίση επιχείρημα δεν είναι ικανό να θέσει υπό αμφισβήτηση την αξιολόγηση της φύσεως της ενιαίας

και διαρκούς παραβάσεως που περιλαμβάνεται στην προσβαλλόμενη απόφαση. Κατά συνέπεια, καθόσον οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι ο συντελεστής σοβαρότητας δεν ήταν δικαιολογημένος υπό το πρίσμα των λοιπών παραγόντων που ελήφθησαν υπόψη στην προσβαλλόμενη απόφαση (βλ. σκέψεις 841 και 842 ανωτέρω), το εν λόγω επιχείρημα πρέπει να απορριφθεί.

859 Τρίτον, όσον αφορά την αιτίαση ότι ο συντελεστής σοβαρότητας που έγινε δεκτός αντιπροσώπευε ποσοστό από 45 έως 320 % της αξίας των οικείων επιναύλων και, ως εκ τούτου, υπερέβαινε το ανώτατο όριο του 30 % της αξίας των πωλήσεων που προβλέπεται στο σημείο 21 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, παρατηρείται απλώς ότι οι προσφεύγουσες στηρίζονται στην εσφαλμένη παραδοχή ότι η Επιτροπή όφειλε να λάβει υπόψη μόνον το ποσό των επιναύλων και όχι τη συνολική τιμή των επίμαχων υπηρεσιών προκειμένου να καθορίσει την αξία των πωλήσεων (βλ. σκέψεις 809 έως 816 ανωτέρω).

860 Τέταρτον, όσον αφορά τις αιτιάσεις που αφορούν παραβίαση των αρχών της εξατομικεύσεως των ποινών και της αναλογικότητας και την προβαλλόμενη παράλειψη της Επιτροπής να λάβει υπόψη τις ιδιαιτερότητες της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, υπενθυμίζεται ότι, μεταξύ των στοιχείων που μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την εκτίμηση της σοβαρότητας των παραβάσεων περιλαμβάνονται η συμπεριφορά εκάστης επιχειρήσεως, ο ρόλος της στη σύσταση της συμπράξεως, το κέρδος που αποκόμισε από τις πρακτικές αυτές, το μέγεθός της και η αξία των οικείων εμπορευμάτων, καθώς και ο κίνδυνος που αντιπροσωπεύουν παραβάσεις της μορφής αυτής για τους σκοπούς της Ένωσης (βλ. απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2017, Roca Sanitario κατά Επιτροπής, C-636/13 P, EU:C:2017:56, σκέψη 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

861 Πρέπει, ωστόσο, να υπομνησθεί ότι η συνεκτίμηση ενδεχομένων διαφορών μεταξύ της συμπεριφοράς των διαφόρων επιχειρήσεων που μετείχαν στην ίδια παράβαση δεν πρέπει κατ' ανάγκην να ληφθεί υπόψη κατά τον καθορισμό των συντελεστών σοβαρότητας, μπορεί όμως να ληφθεί υπόψη σε άλλο στάδιο υπολογισμού του προστίμου, όπως κατά την προσαρμογή του βασικού ποσού σε συνάρτηση με ελαφρυντικές και επιβαρυντικές περιστάσεις, βάσει των σημείων 28 και 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 (πρβλ. απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2017, Roca κατά Επιτροπής, C-638/13 P, EU:C:2017:53, σκέψη 67 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

862 Στο πλαίσιο, όμως, του καθορισμού του συντελεστή σοβαρότητας, στην αιτιολογική σκέψη 1208 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι θα εκτιμούσε το «γεγονός ότι ορισμένοι αερομεταφορείς διαδραμάτισαν ήσσονα ρόλο […] ως ενδεχόμενη ελαφρυντική περίσταση». Επομένως, στις αιτιολογικές σκέψεις 1258 και 1259 της προσβαλλομένης αποφάσεως, έκρινε ότι η συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση είχε περιορισμένο χαρακτήρα και, κατά συνέπεια, μείωσε το βασικό ποσό του προστίμου κατά 10 % λόγω ελαφρυντικών περιστάσεων.

863 Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε σφάλμα επειδή δεν έλαβε υπόψη την περιορισμένη συμμετοχή των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση και κατά το στάδιο του καθορισμού του συντελεστή σοβαρότητας. Όσον αφορά το ζήτημα αν η μείωση του ποσού κατά 10 % από την οποία επωφελήθηκαν οι προσφεύγουσες λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση στο πλαίσιο της εκτιμήσεως των ελαφρυντικών περιστάσεων ήταν επαρκής, συμπίπτει με το πέμπτο σκέλος του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως και θα εξεταστεί μαζί με αυτό.

864 Επομένως, το υπό κρίση σκέλος απορρίπτεται.

γ) Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλμα κατά τον καθορισμό της διάρκειας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως

865 Οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε σφάλμα κατά τον καθορισμό της διάρκειας της παραβάσεως.

866 Η επιχειρηματολογία που προβάλλουν οι προσφεύγουσες προς στήριξη του υπό κρίση σκέλους συμπίπτει με την επιχειρηματολογία που προβάλλουν προς στήριξη του τρίτου λόγου ακυρώσεως. Όπως, όμως, προκύπτει από τις σκέψεις 353 έως 358 ανωτέρω, η επιχειρηματολογία αυτή δεν είναι βάσιμη.

867 Επομένως, το υπό κρίση σκέλος απορρίπτεται.

δ) Επί του τετάρτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την προσαύξηση του βασικού ποσού λόγω υποτροπής

868 Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται ότι η Επιτροπή έσφαλε καθόσον προσαύξησε κατά 50 % το βασικό ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Consortium και στην SAS Cargo, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η SAS Consortium ήταν αποδέκτης της 2001/716/ΕΚ αποφάσεως της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2001,σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου [101 ΣΛΕΕ] και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (Υπόθεση COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air και υπόθεση COMP.D.2 37.386 – Sun-Air κατά SAS και Maersk Air) (ΕΕ 2001, L 265, σ. 15).

869 Κατά τις προσφεύγουσες, η απόφαση 2001/716, αφενός, αφορά παράβαση η οποία δεν είναι ούτε πανομοιότυπη ούτε παρόμοια με την περιγραφόμενη στην προσβαλλόμενη απόφαση και, αφετέρου, δεν δικαιολογεί προσαύξηση του ποσού του προστίμου όσον αφορά συμπεριφορές προγενέστερες της 18ης Ιουλίου 2001, ημερομηνίας εκδόσεως της εν λόγω αποφάσεως 2001/716.

870 Εξάλλου, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι το 2002 έλαβαν διαβεβαιώσεις από τη δανική αρχή ανταγωνισμού ότι οι αρχές της Ένωσης δεν θα μπορούσαν να επέμβουν όσον αφορά τους ναύλους αερομεταφοράς εμπορευμάτων που είχαν εγκριθεί ή συντονιστεί από τις δημόσιες αρχές και ίσχυαν για τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών. Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν επίσης ότι η Επιτροπή, με την πρακτική που ακολουθεί κατά τη λήψη των αποφάσεών της, ενθάρρυνε τη δημιουργία συμμαχιών μεταξύ αερομεταφορέων οι οποίες περιλάμβαναν συντονισμό των τιμών.

871 Όπως προκύπτει από το σημείο 28 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 και τη νομολογία του Δικαστηρίου, η επιβαρυντική περίσταση της υποτροπής χαρακτηρίζεται από την εκ μέρους επιχειρήσεως συνέχιση ή επανάληψη ίδιας ή παρεμφερούς παραβάσεως μετά τη διαπίστωση, από την Επιτροπή ή εθνική αρχή ανταγωνισμού, ότι η επιχείρηση αυτή έχει παραβεί τις διατάξεις του άρθρου 101 ή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (βλ. απόφαση της 5ης Μαρτίου 2015, Επιτροπή κ.λπ. κατά Versalis κ.λπ., C-93/13 P και C-123/13 P, EU:C:2015:150, σκέψη 87 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

872 Κατά τη νομολογία, για τον σκοπό της αποδείξεως της υποτροπής, οι παραβάσεις είναι πανομοιότυπες, ή της ίδιας κατηγορίας, εφόσον και οι δύο παραβιάζουν τις ίδιες διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ (πρβλ. αποφάσεις της 12ης Δεκεμβρίου 2007, BASF και UCB κατά Επιτροπής,

T-101/05 και T-111/05, EU:T:2007:380, σκέψη 64, της 6ης Μαΐου 2009, Outokumpu και Luvata κατά Επιτροπής, T-122/04, EU:T:2009:141, σκέψη 56, και της 30ής Σεπτεμβρίου 2009, Hoechst κατά Επιτροπής, T-161/05, EU:T:2009:366, σκέψη 147).

873 Η συνεκτίμηση της υποτροπής από την Επιτροπή ανταποκρίνεται στην επιτακτική ανάγκη κολασμού των επανειλημμένων παραβάσεων των κανόνων ανταγωνισμού από την ίδια επιχείρηση (απόφαση της 17ης Ιουνίου 2010, Lafarge κατά Επιτροπής, C-413/08 P, EU:C:2010:346, σκέψη 61), και αποβλέπει στο να παρακινήσει τις επιχειρήσεις που έχουν εκδηλώσει την τάση να παραβούν κανόνες του ανταγωνισμού να μεταβάλουν τη συμπεριφορά τους (απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 2007, Groupe Danone κατά Επιτροπής, C-3/06 P, EU:C:2007:88, σκέψη 39).

874 Η διαπίστωση και η εκτίμηση των ειδικών χαρακτηριστικών της υποτροπής εμπίπτουν στην ευχέρεια της Επιτροπής όσον αφορά την επιλογή των στοιχείων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό του ποσού των προστίμων (απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 2007, Groupe Danone κατά Επιτροπής, C-3/06 P, EU:C:2007:88, σκέψη 38). Κατά την άσκηση της ευχέρειας αυτής, η Επιτροπή μπορεί, σε κάθε περίπτωση, να λάβει υπόψη τις ενδείξεις που τείνουν να επιβεβαιώσουν την τάση της επίμαχης επιχειρήσεως να παραβεί κανόνες του ανταγωνισμού, περιλαμβανομένου, για παράδειγμα, του χρονικού διαστήματος που παρήλθε μεταξύ των εν λόγω παραβάσεων (απόφαση της 8ης Φεβρουαρίου 2007, Groupe Danone κατά Επιτροπής, C-3/06 P, EU:C:2007:88, σκέψη 39). Κατά τη νομολογία, η Επιτροπή, δεχόμενη την επιβαρυντική περίσταση της υποτροπής, δεν υπερβαίνει τα όρια της ευχέρειας αυτής σε περίπτωση κατά την οποία η δεύτερη παράβαση, η οποία άρχισε πριν τη διαπίστωση της πρώτης παραβάσεως, δεν έλαβε χώρα κατά το μεγαλύτερο μέρος της πριν από τη διαπίστωση αυτή (πρβλ. απόφαση της 8ης Ιουλίου 2008, BPB κατά Επιτροπής, T-53/03, EU:T:2008:254, σκέψεις 394 έως 396).

875 Το υπό κρίση σκέλος πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα των ανωτέρω σκέψεων και αρχών.

876 Πρώτον, όσον αφορά την προβαλλόμενη έλλειψη ομοιότητας μεταξύ της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και της συμπράξεως σχετικά με την κατανομή αγορών για την οποία επιβλήθηκαν κυρώσεις με την απόφαση 2001/716, επισημαίνεται ότι αμφότερες οι παραβάσεις αυτές αφορούν οριζόντια σύμπραξη η οποία, κατά την Επιτροπή, συνιστούσε παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Συνεπώς, οι παραβάσεις αυτές πρέπει να θεωρηθούν παρόμοιες για τον σκοπό αποδείξεως της ύπαρξης υποτροπής.

877 Το συμπέρασμα αυτό δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση με την 2005/503/ΕΕ απόφαση της Επιτροπής της 29ης Σεπτεμβρίου 2004, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου [101 ΣΛΕΕ] (Υπόθεση COMP/C.37.750/B2 – Brasseries Kronenbourg, Brasseries Heineken) (ΕΕ 2005, L 184, σ. 57), την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες, στην οποία η Επιτροπή έκρινε ότι προγενέστερη συμφωνία σχετικά με τις τιμές δεν ανήκε στην ίδια κατηγορία με την επίμαχη στην εν λόγω απόφαση συμφωνία «εκεχειρίας». Συγκεκριμένα, κατά πάγια νομολογία, η προγενέστερη πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής δεν χρησιμεύει η ίδια ως νομικό πλαίσιο όσον αφορά τα πρόστιμα που επιβάλλονται στον τομέα του ανταγωνισμού, δεδομένου ότι το νομικό αυτό πλαίσιο καθορίζεται αποκλειστικά από τον κανονισμό 1/2003 και από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2006 και ότι, εν πάση περιπτώσει, δεν αποδείχθηκε ότι τα συγκεκριμένα δεδομένα στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή ήταν παρόμοια με τα δεδομένα της υπό κρίση υποθέσεως.

878 Δεύτερον, όσον αφορά την παράλειψη της Επιτροπής να διακρίνει και να εξαιρέσει, κατά την εφαρμογή της προσαυξήσεως κατά 50 % του βασικού ποσού λόγω υποτροπής, την περίοδο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που προηγήθηκε της εκδόσεως της αποφάσεως 2001/716, παρατηρείται, καταρχάς, ότι, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 871 ανωτέρω, η επιβαρυντική περίσταση της υποτροπής καλύπτει την περίπτωση κατά την οποία η δεύτερη παράβαση συνεχίστηκε μετά την πρώτη διαπίστωση της παραβάσεως, πράγμα το οποίο προϋποθέτει ότι άρχισε πριν από αυτήν. Τούτο ισχύει εν προκειμένω, όσον αφορά τη συμμετοχή της SAS Consortium και της SAS Cargo στην ενιαία και διαρκή παράβαση, αντιστοίχως, από τις 13 Δεκεμβρίου 1999 και από την 1η Ιουνίου 2001, ήτοι πριν από τις 18 Ιουλίου 2001, ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως 2001/716.

879 Εν συνεχεία, στην αιτιολογική σκέψη 1244 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή βασίμως έλαβε υπόψη, κατά την εκτίμηση των χαρακτηριστικών της υποτροπής, την εκ μέρους των προσφευγουσών εξακολούθηση παρόμοιας παραβάσεως επί πέντε σχεδόν έτη μετά την έκδοση της αποφάσεως 2001/716. Αφενός, το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει ότι το μεγαλύτερο μέρος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως έλαβε χώρα μετά και όχι πριν από την πρώτη διαπίστωση της παραβάσεως, κάνοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, διάκριση μεταξύ των πραγματικών περιστατικών της υπό κρίση υποθέσεως και των επίμαχων στην απόφαση της 11ης Μαρτίου 1999, Thyssen Stahl κατά Επιτροπής (T-141/94, EU:T:1999:48) πραγματικών περιστατικών, την οποία επικαλούνται οι προσφεύγουσες. Αφετέρου, μαρτυρεί την τάση των προσφευγουσών να μην αντλούν τα δέοντα συμπεράσματα από τη διαπίστωση της εκ μέρους τους παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού (πρβλ. απόφαση της 8ης Ιουλίου 2008, Lafarge κατά Επιτροπής, T-54/03, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2008:255, σκέψη 727).

880 Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι το σημείο 28 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, ως προς τη μέθοδο προσαυξήσεως λόγω υποτροπής, δεν κάνει διάκριση ανάλογα με το αν η υποτροπή συνίσταται στην επανάληψη ή στη συνέχιση παραβάσεως, και διευκρινίζει απλώς ότι «το βασικό ποσό θα προσαυξάνεται έως 100 % για κάθε διαπιστωμένη παράβαση αυτού του είδους». Επομένως, εφαρμόζοντας συντελεστή προσαυξήσεως λόγω υποτροπής στο βασικό ποσό στο σύνολό του, η Επιτροπή συμμορφώθηκε προς τους κανόνες συμπεριφοράς που επέβαλε στον εαυτό της και από τους οποίους δεν μπορεί, καταρχήν, να παρεκκλίνει (πρβλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2013, Ziegler κατά Επιτροπής (C-439/11 P, EU:C:2013:513, σκέψη 60). Αντιθέτως, μολονότι το σημείο 28 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 δεν προβλέπει τη δυνατότητα προσαρμογής της βάσεως της προσαυξήσεως λόγω υποτροπής προκειμένου να ληφθεί υπόψη, ενδεχομένως, το τμήμα εκείνο που αφορά την περίοδο διαπράξεως της παραβάσεως που προηγείται της πρώτης διαπιστώσεως περί παραβάσεως, εντούτοις το εν λόγω σημείο δεν αποκλείει το ενδεχόμενο ο συντελεστής προσαυξήσεως να αποτυπώνει μια τέτοια συνεκτίμηση.

881 Λαμβανομένων υπόψη των περιστάσεων της υπό κρίση υποθέσεως, όπως αυτές υπομνήσθηκαν στη σκέψη 879 ανωτέρω, του καθεστώτος της υποτροπής σε περίπτωση που συνεχιστεί παρόμοια παράβαση (βλ. σκέψεις 878 και 880 ανωτέρω), της ανάγκης αποτροπής η οποία αποτελεί τη βάση της επιβαρυντικής περίστασης περί υποτροπής (βλ. σκέψη 873 ανωτέρω), πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε σφάλμα κατά την εφαρμογή προσαυξήσεως κατά 50 % του βασικού ποσού του προστίμου το οποίο επέβαλε στη SAS Cargo και στη SAS Consortium.

882 Το συμπέρασμα αυτό δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση από την εκ μέρους των προσφευγουσών επίκληση παραβιάσεως της αρχής του τεκμηρίου αθωότητας, προς στήριξη του οποίου δεν προβάλλουν κανένα επιχείρημα.

883 Τρίτον, οι προσφεύγουσες επικαλούνται τις παρασχεθείσες διαβεβαιώσεις εκ μέρους της δανικής αρχής ανταγωνισμού. Το επιχείρημα αυτό εξετάστηκε ήδη και απορρίφθηκε στο πλαίσιο του τρίτου λόγου ακυρώσεως (σκέψη 682 ανωτέρω).

884 Όσον αφορά την πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής σχετικά με τις συμμαχίες μεταξύ αερομεταφορέων που περιλαμβάνουν συντονισμό των τιμών, υπενθυμίζεται ότι οι προσαπτόμενες στις προσφεύγουσες συμπεριφορές δεν εντάσσονταν αποκλειστικά στο πλαίσιο της επιδιώξεως των θεμιτών σκοπών των διαφόρων συμμαχιών στις οποίες ανήκαν. Όσον αφορά τις συμπεριφορές που εντάσσονταν στο πλαίσιο της επιδιώξεως τέτοιων σκοπών, με την επιφύλαξη του σκοπού που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεν καταλογίστηκαν στις προσφεύγουσες (βλ. σκέψη 332 ανωτέρω).

885 Επομένως, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί.

ε) Επί του πέμπτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλμα κατά τη συνεκτίμηση των ελαφρυντικών περιστάσεων

886 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή παρέβη το σημείο 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 καθόσον παρέλειψε να λάβει υπόψη, κατά την εκτίμηση των ελαφρυντικών περιστάσεων, όλα τα κρίσιμα στοιχεία και τους χορήγησε ανεπαρκή μείωση του ποσού του προστίμου βάσει των ελαφρυντικών περιστάσεων που έλαβε υπόψη. Οι προσφεύγουσες υπενθυμίζουν ότι η συμμετοχή τους στην παράβαση ήταν περιορισμένη, ότι ο συντονισμός των επιναύλων, σε πολλές περιπτώσεις, επιβαλλόταν από τα κανονιστικά καθεστώτα των τρίτων χωρών, ότι οι συμμαχίες μεταξύ των αερομεταφορέων αποτελούσαν πρακτική την οποία ενθάρρυνε η Επιτροπή και ότι η απόφαση της δανικής αρχής ανταγωνισμού του 2002 δημιούργησε δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ότι η τήρηση από τις προσφεύγουσες των ΣΑΥ σε τρίτες χώρες δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης.

887 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία των προσφευγουσών.

888 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το σημείο 27 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 ορίζει ότι, κατά τον υπολογισμό του ποσού του προστίμου, η Επιτροπή θα μπορεί να λαμβάνει υπόψη της περιστάσεις που οδηγούν σε αύξηση ή μείωση του βασικού ποσού, βάσει μιας συνολικής εκτίμησης, κατά την οποία θα λαμβάνονται υπόψη όλες οι σχετικές περιστάσεις

889 Το σημείο 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 ορίζει ότι το βασικό ποσό του προστίμου θα μπορεί να μειωθεί όταν η Επιτροπή θα διαπιστώνει την ύπαρξη ελαφρυντικών περιστάσεων. Το σημείο αυτό αναφέρει, ενδεικτικώς και όχι περιοριστικώς, πέντε περιπτώσεις ελαφρυντικών περιστάσεων που μπορούν να ληφθούν υπόψη, μεταξύ των οποίων η ιδιαίτερα περιορισμένη συμμετοχή της οικείας επιχειρήσεως στην παράβαση και η έγκριση ή ενθάρρυνση της αντίθετης προς τους κανόνες του ανταγωνισμού συμπεριφοράς από τις δημόσιες αρχές ή από τη νομοθεσία.

890 Αφενός, στην αιτιολογική σκέψη 1263 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι κανένα κανονιστικό πλαίσιο δεν υποχρέωσε τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς να συνεννοηθούν σχετικά με τους ναύλους τους. Ωστόσο, στις αιτιολογικές σκέψεις 1264 και 1265 της εν λόγω αποφάσεως, έκρινε ότι ορισμένα κανονιστικά πλαίσια θα μπορούσαν να παρακινήσουν ενδεχομένως τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς να υιοθετήσουν συμπεριφορά αντίθετη προς τους κανόνες του ανταγωνισμού και, συνεπώς, τους χορήγησε τη γενική μείωση 15 %, σύμφωνα με το σημείο 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006.

891 Παρατηρείται ότι η επιχειρηματολογία που προβάλλουν οι προσφεύγουσες κατά της εκτιμήσεως αυτής συμπίπτει με την επιχειρηματολογία την οποία ανέπτυξαν προς στήριξη του έκτου σκέλους τους τρίτου λόγου ακυρώσεως (βλ. σκέψεις 505 έως 507 ανωτέρω). Συγκεκριμένα, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι η γενική μείωση έπρεπε να υπερβαίνει το 15 %, για τον λόγο ότι «οι νόμοι και οι διοικητικές πρακτικές» των εν λόγω χωρών «δεν “ενθάρρυναν” απλώς τον συντονισμό των επιναύλων: σε πολλές περιπτώσεις, ο συντονισμός ήταν επιβεβλημένος».

892 Συναφώς, πρώτον, παρατηρείται ότι οι σχετικές κανονιστικές ρυθμίσεις είτε ενθάρρυναν την επίδικη συμπεριφορά στα δρομολόγια ΕΟΧ-τρίτων χωρών, οπότε στην περίπτωση αυτή μπορεί να δικαιολογείται μείωση του ποσού του προστίμου βάσει του σημείου 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 (βλ. σκέψεις 888 και 889 ανωτέρω), είτε την απαίτησαν, οπότε στην περίπτωση αυτή δεν θα μπορούσε να διαπιστωθεί παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού, ούτε να επιβληθούν κυρώσεις λόγω της συμπεριφοράς αυτής (πρβλ. απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 1997, Επιτροπή και Γαλλία κατά Ladbroke Racing, C-359/95 P και C-379/95 P, EU:C:1997:531, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

893 Όμως, καθόσον οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, κατ’ ουσίαν, ότι πολλά κανονιστικά πλαίσια απαιτούσαν συντονισμό, η επιχειρηματολογία τους πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελής στον βαθμό που, ακόμη και αν η επιχειρηματολογία αυτή είναι βάσιμη, ενέχει σφάλμα η βάσει αυτής διαπίστωση της παραβάσεως και όχι η εφαρμογή του σημείου 29 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, η οποία εξετάζεται στο πλαίσιο του υπό κρίση σκέλους.

894 Δεύτερον και, εν πάση περιπτώσει, επισημαίνεται ότι η επιχειρηματολογία των προσφευγουσών στηρίζεται σε εσφαλμένη ανάλυση των επίμαχων κανονιστικών πλαισίων. Όπως έγινε δεκτό στις σκέψεις 509 έως 563 ανωτέρω, με εξαίρεση τον συντονισμό του επίναυλου καυσίμων στην Ταϊλάνδη από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, οι προσφεύγουσες δεν απέδειξαν ότι οι ενέργειές τους στις τρίτες χώρες απέρρεαν από εξαναγκασμό από το κράτος. Όσον αφορά τον εν λόγω συντονισμό, οι προσφεύγουσες απέδειξαν την εξαναγκασμού από το κράτος. Επομένως, ο συντονισμός αυτός δεν εμπίπτει στην ενιαία και διαρκή παράβαση και δεν μπορεί, κατά συνέπεια, να επισύρει κύρωση στις προσφεύγουσες. Συνεπώς, δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της ελαφρυντικής περιστάσεως που αφορά τις συνέπειες της κανονιστικής ρυθμίσεως τρίτων χωρών επί της συμπεριφοράς τους.

895 Όσον αφορά την παραπομπή εκ μέρους των προσφευγουσών στην απόφαση C(2008) 5955 final της Επιτροπής της 15ης Οκτωβρίου 2008, σχετικά με διαδικασία του άρθρου [101 ΣΛΕΕ] (Υπόθεση COMP/39.188 – Μπανάνες), υπενθυμίζεται ότι το γεγονός και μόνον ότι η Επιτροπή χορήγησε, με την προηγούμενη πρακτική της λήψεως αποφάσεων, ορισμένο συντελεστή μειώσεως για συγκεκριμένη συμπεριφορά δεν συνεπάγεται ότι υποχρεούται να χορηγεί την ίδια μείωση κατά την εκτίμηση παρεμφερούς συμπεριφοράς στο πλαίσιο μεταγενέστερης διοικητικής διαδικασίας (βλ. απόφαση της 6ης Μαΐου 2009, KME Germany κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-127/04, EU:T:2009:142, σκέψη 140 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Κατά συνέπεια, οι προσφεύγουσες δεν μπορούν να επικαλεστούν τη μείωση του ποσού του προστίμου που χορηγήθηκε στην άλλη αυτή υπόθεση.

896 Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η Επιτροπή, καθορίζοντας τη γενική μείωση σε 15 %, δεν υπέπεσε σε σφάλμα.

897 Αφετέρου, στις αιτιολογικές σκέψεις 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 και 1279 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή απέρριψε τα επιχειρήματα των προσφευγουσών που αφορούν τον φερόμενο ως παθητικό ρόλο τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, τη

δικαιολογημένη εμπιστοσύνη που άντλησαν από απόφαση της δανικής αρχής ανταγωνισμού του 2002 καθώς και τα περιορισμένα αποτελέσματα και περιορισμένη εφαρμογή της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Αντιθέτως, στην αιτιολογική σκέψη 1258 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή χορήγησε μείωση 10 % του βασικού ποσού του προστίμου στην προσφεύγουσα, στην Air Canada και στη Lan Cargo λόγω της ιδιαίτερα περιορισμένης συμμετοχής τους στην εν λόγω παράβαση.

898 Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι οι εκτιμήσεις αυτές ενέχουν τρία σφάλματα, τα οποία το Γενικό Δικαστήριο θα εξετάσει διαδοχικά.

899 Κατά πρώτον, όσον αφορά το φερόμενο ως μη επαρκές ποσοστό της μειώσεως κατά 10 % του βασικού ποσού του προστίμου που χορηγήθηκε στις προσφεύγουσες λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, πρέπει να υπομνησθεί ότι, στην αιτιολογική σκέψη 1258 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή, προκειμένου να εκτιμήσει τον περιορισμένο χαρακτήρα της συμμετοχής των προσφευγουσών, της Lan Airlines και της Air Canada στην ενιαία και διαρκή παράβαση έλαβε υπόψη το γεγονός ότι αυτές «δεν είχαν μετάσχει σε όλα τα στοιχεία της [εν λόγω] παραβάσεως».

900 Ο βαθμός συμμετοχής στην ενιαία και διαρκή παράβαση των προσφευγουσών, της Lan Airlines και της Air Canada περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 882 και 883 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Στις αιτιολογικές αυτές σκέψεις, η Επιτροπή δέχθηκε ότι οι προσφεύγουσες, η Lan Airlines και η Air Canada είχαν μετάσχει άμεσα μόνο σε ένα ή σε δύο από τα τρία σκέλη της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, αλλά μπορούσαν επίσης να θεωρηθούν υπεύθυνες για εκείνα στα οποία δεν είχαν μετάσχει άμεσα, για τον λόγο ότι τα γνώριζαν ή μπορούσαν ευλόγως να τα προβλέψουν και ήταν διατεθειμένες να αποδεχθούν τον σχετικό κίνδυνο.

901 Όμως, στις σκέψεις 698 έως 712 ανωτέρω, κρίθηκε ότι κακώς η Επιτροπή καταλόγισε στις προσφεύγουσες ευθύνη για το σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορούσε την άρνηση καταβολής προμήθειας. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή υπερεκτίμησε τον βαθμό συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση και, ως εκ τούτου, η προσβαλλόμενη απόφαση είναι παράνομη καθόσον δεν τους χορήγησε μείωση του βασικού ποσού του προστίμου μεγαλύτερη του 10 % λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

902 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα σχετικά με την πρακτική λήψεως αποφάσεων με σκοπό την απαλλαγή των συμμαχιών μεταξύ των αεροπορικών εταιριών, το επιχείρημα αυτό εξετάστηκε ήδη και απορρίφθηκε στο πλαίσιο του τρίτου σκέλους του υπό κρίση λόγου ακυρώσεως (βλ. σκέψεις 367 και 368 ανωτέρω).

903 Κατά τρίτον, η αιτίαση που αφορά τη δικαιολογημένη εμπιστοσύνη την οποία άντλησαν οι προσφεύγουσες από απόφαση της δανικής αρχής ανταγωνισμού του 2002 εξετάστηκε ήδη και απορρίφθηκε στη σκέψη 682 ανωτέρω.

904 Επομένως, το υπό κρίση σκέλος πρέπει να απορριφθεί, υπό την επιφύλαξη του σφάλματος που διαπιστώθηκε στη σκέψη 901 όσον αφορά τη μείωση κατά 10 % που χορηγήθηκε στις προσφεύγουσες λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

905 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι ο υπό κρίση λόγος ακυρώσεως πρέπει να απορριφθεί, υπό την επιφύλαξη του σφάλματος που διαπιστώθηκε στη σκέψη 901 ανωτέρω, καθώς και του σφάλματος που διαπιστώθηκε στη σκέψη 774 όσον αφορά τον συνυπολογισμό,

στην αξία των πωλήσεων, των εσόδων από τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων τις οποίες πραγματοποίησαν οι προσφεύγουσες στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας.

906 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των ανωτέρω σκέψεων, πρέπει να γίνει δεκτό το έκτο σκέλος του τρίτου λόγου ακυρώσεως καθόσον αφορά τα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη και προορισμό τον ΕΟΧ για το χρονικό διάστημα από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, σχετικά με το σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, το ένατο σκέλος του τρίτου λόγου ακυρώσεως, καθόσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας, το πρώτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως καθόσον αφορά τον συνυπολογισμό στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών που σχετίζεται με τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας και το πέμπτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως καθόσον η Επιτροπή δεν χορήγησε μείωση του βασικού ποσού του προστίμου μεγαλύτερη του 10 % λόγω της περιορισμένης συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

907 Κατά συνέπεια, πρέπει να ακυρωθεί το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο ιε′, στοιχείο ιστ′ και στοιχείο ιζ′, παράγραφος 2, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, παράγραφος 3, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, και παράγραφος 4, στοιχείο ιε′, στοιχείο ιστ′ και στοιχείο ιζ′, της προσβαλλομένης αποφάσεως κατά το μέρος που κρίθηκε ότι οι προσφεύγουσες συμμετείχαν στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παράβασης που αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας. Πρέπει, επίσης, να ακυρωθεί το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′ και παράγραφος 3, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, της προσβαλλομένης αποφάσεως κατά το μέρος που κρίθηκε ότι υπήρξε παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη και προορισμό τον ΕΟΧ για το χρονικό διάστημα από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά το σκέλος σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων.

908 Εντούτοις, δεν μπορεί να γίνει δεκτό ότι οι παρανομίες αυτές είναι ικανές να επιφέρουν την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως στο σύνολό της. Συγκεκριμένα, μολονότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα εκτιμήσεως καθόσον καταλόγισε στην SAS και στην SAS Cargo την ενιαία και διαρκή παράβαση ως προς το σκέλος της που αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας καθώς και ως προς τα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη και προορισμό τον ΕΟΧ όσον αφορά για το σκέλος σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων για το χρονικό διάστημα από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, εντούτοις διαπιστώνεται ότι δεν αποδείχθηκε, στο πλαίσιο της υπό κρίση προσφυγής, ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε σφάλμα λόγω του ότι διαπίστωσε ότι οι προσφεύγουσες είχαν μετάσχει στην εν λόγω παράβαση.

909 Τέλος, πρέπει να ακυρωθεί το άρθρο 3, στοιχείο ιδ′, στοιχείο ιε′, στοιχείο ιστ′, στοιχείο ιζ′ και στοιχείο ιη′, της προσβαλλομένης αποφάσεως, λόγω του ότι, για τον υπολογισμό του προστίμου, λαμβάνονται υπόψη, αφενός, μείωση κατά 10 % χορηγηθείσα στις προσφεύγουσες λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, και, αφετέρου, βάσει της αξίας των πωλήσεων, τα έσοδα από τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων που πραγματοποίησαν οι προσφεύγουσες στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας.

910 Τα αιτήματα ακυρώσεως πρέπει να απορριφθούν κατά τα λοιπά.

Β. Επί του αιτήματος περί τροποποιήσεως του επιβληθέντος στις προσφεύγουσες ποσού του προστίμου

911 Οι προσφεύγουσες ζητούν, κατ' ουσίαν, από το Γενικό Δικαστήριο να ασκήσει την πλήρη δικαιοδοσία του προκειμένου να μειώσει αισθητά το ποσό του προστίμου που τους επιβλήθηκε.

912 Προκαταρκτικώς, από το δικόγραφο της προσφυγής προκύπτει ότι οι προσφεύγουσες προτίθενται, κατ' ουσίαν, να προβάλουν προς στήριξη του υπό κρίση αιτήματος το σύνολο των επιχειρημάτων που προέβαλαν προς στήριξη του πέμπτου λόγου ακυρώσεως και να ζητήσουν από το Γενικό Δικαστήριο να συναγάγει τις συνέπειες από τα σφάλματα τα οποία διαπίστωσε όσον αφορά τη συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

913 Το πρώτο, το δεύτερο, το τρίτο και το τέταρτο επιχείρημα αφορούν την αξία των πωλήσεων (πρώτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως):

– με το πρώτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι τα έσοδα από τις υπηρεσίες αερομεταφοράς εμπορευμάτων που πραγματοποίησαν στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας δεν μπορούν να περιληφθούν στην αξία των πωλήσεων·

– με το δεύτερο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι ο κύκλος εργασιών τους από υπηρεσίες εισερχομένων αερομεταφορών εμπορευμάτων δεν μπορεί να περιληφθεί στην αξία των πωλήσεων·

– με το τρίτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη μόνον η αξία των επιναύλων και όχι η συνολική τιμή των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων·

– με το τέταρτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες προσάπτουν στην Επιτροπή ότι συμπεριέλαβε στην αξία των πωλήσεων έσοδα που πραγματοποιήθηκαν σε δρομολόγια τα οποία δεν είχαν σχέση με την επίδικη σύμπραξη.

914 Το πέμπτο, το έκτο, το έβδομο, το όγδοο και το ένατο επιχείρημα αφορούν τον συντελεστή σοβαρότητας (δεύτερο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως):

– με το πέμπτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες προβάλλουν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η επίδικη σύμπραξη είναι λιγότερο σοβαρή και επιζήμια απ' ό,τι συντονισμός που αφορά τη συνολική τιμή·

– με το έκτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο συντελεστής σοβαρότητας 16 % αντιπροσωπεύει ποσοστό 45 έως 320 % της αξίας των επιναύλων·

– με το έβδομο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η επίδικη σύμπραξη δεν απέβη εις βάρος του κοινού·

– με το όγδοο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ένας ενιαίος συντελεστής σοβαρότητας 16 % δεν εξατομικεύει επαρκώς την κατάστασή τους·

– με το ένατο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι ενέργειες στις οποίες έλαβαν μέρος ήταν δημόσιες και σύμφωνες, γενικώς, με την εφαρμοστέα στις τρίτες χώρες νομοθεσία.

915 Με το δέκατο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες φρονούν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η συμμετοχή τους στη σύμπραξη δεν άρχισε στις 13 Δεκεμβρίου 1999 (τρίτο σκέλος του τέταρτου και του πέμπτου λόγου ακυρώσεως).

916 Με το ενδέκατο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι δεν υπήρξε υποτροπή (τέταρτο σκέλος του πέμπτου λόγου ακυρώσεως).

917 Το δωδέκατο, το δέκατο τρίτο, το δέκατο τέταρτο και το δέκατο πέμπτο επιχείρημα που προβάλλουν οι προσφεύγουσες προς στήριξη των υπό κρίση αιτημάτων αφορούν τις ελαφρυντικές περιστάσεις:

– με το δωδέκατο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η περιορισμένη συμμετοχή τους στη σύμπραξη·

– με το δέκατο τρίτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι ο συντονισμός των επιναύλων, σε πολλές περιπτώσεις, επιβαλλόταν από τα κανονιστικά πλαίσια τρίτων χωρών·

– με το δέκατο τέταρτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η Επιτροπή ενθάρρυνε τις συμμαχίες μεταξύ των αερομεταφορέων·

– με το δέκατο πέμπτο επιχείρημά τους, οι προσφεύγουσες εκτιμούν ότι θα έπρεπε να ληφθεί υπόψη ότι η απόφαση της δανικής αρχής ανταγωνισμού του 2002 δημιούργησε δικαιολογημένη εμπιστοσύνη ότι η τήρηση από τις προσφεύγουσες των ΣΑΥ σε τρίτες χώρες δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Ένωσης.

918 Η Επιτροπή ζητεί την απόρριψη του αιτήματος των προσφευγουσών και ζητεί να ανακληθεί το ευεργέτημα της γενικής μειώσεως 50 % και της μειώσεως 15 %, σε περίπτωση που το Γενικό Δικαστήριο κρίνει ότι ο κύκλος εργασιών από τις πωλήσεις υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων δεν μπορούσε να περιληφθεί στην αξία των πωλήσεων.

919 Στο δίκαιο του ανταγωνισμού της Ένωσης, ο έλεγχος της νομιμότητας συμπληρώνεται από την πλήρη δικαιοδοσία που αναγνωρίζεται στον δικαστή της Ένωσης από το άρθρο 31 του κανονισμού 1/2003, σύμφωνα με το άρθρο 261 ΣΛΕΕ. Η πλήρης δικαιοδοσία παρέχει στον δικαστή της Ένωσης την εξουσία, πέραν του απλού ελέγχου νομιμότητας της κυρώσεως, να υποκαθιστά την Επιτροπή προβαίνοντας στη δική του εκτίμηση και, κατ' επέκταση, να μειώνει ή να αυξάνει το πρόστιμο ή τη χρηματική ποινή που επιβλήθηκαν (βλ. απόφαση της 8ης Δεκεμβρίου 2011, Χαλκόρ κατά Επιτροπής, C-386/10 P, EU:C:2011:815, σκέψη 63 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

920 Ο καθορισμός αυτός απαιτεί, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003, να λαμβάνεται υπόψη, για κάθε επιχείρηση στην οποία επιβάλλεται κύρωση, η σοβαρότητα της επίμαχης παραβάσεως και η διάρκειά της, τηρουμένων, μεταξύ άλλων, των αρχών της αιτιολογήσεως, της αναλογικότητας, της εξατομικεύσεως των κυρώσεων και της ίσης μεταχειρίσεως και χωρίς ο δικαστής της Ένωσης να δεσμεύεται από τους ενδεικτικούς κανόνες που καθορίζει η Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές της (πρβλ. απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, Galp Energía España κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-603/13 P, EU:C:2016:38,

σκέψη 90). Παρά ταύτα, τονίζεται ότι η άσκηση της πλήρους δικαιοδοσίας κατά το άρθρο 261 ΣΛΕΕ και κατά το άρθρο 31 του κανονισμού 1/2003 δεν ισοδυναμεί με αυτεπάγγελτο έλεγχο και ότι η διαδικασία ενώπιον των δικαστηρίων της Ένωσης διεξάγεται κατ' αντιμωλία. Με την εξαίρεση των λόγων δημοσίας τάξεως που ο δικαστής οφείλει να εξετάζει αυτεπαγγέλτως, απόκειται στον προσφεύγοντα να επικαλεστεί τους λόγους ακυρώσεως κατά της επίδικης αποφάσεως και να προσκομίσει τα αποδεικτικά στοιχεία προς στήριξη των λόγων αυτών (απόφαση της 8ης Δεκεμβρίου 2011, Χαλκόρ κατά Επιτροπής, C-386/10 P, EU:C:2011:815, σκέψη 64).

921 Επομένως, απόκειται στον προσφεύγοντα να προσδιορίσει τα αμφισβητούμενα στοιχεία της προσβαλλομένης αποφάσεως, να διατυπώσει τις σχετικές αιτιάσεις και να προσκομίσει αποδεικτικά στοιχεία, τα οποία μπορεί να συνίστανται σε σοβαρές ενδείξεις, πρόσφορες να αποδείξουν το βάσιμο των αιτιάσεων (απόφαση της 8ης Δεκεμβρίου 2011, Χαλκόρ κατά Επιτροπής, C-386/10 P, EU:C:2011:815, σκέψη 65).

922 Προς εκπλήρωση των επιταγών ενός ελέγχου πλήρους δικαιοδοσίας, υπό την έννοια του άρθρου 47 του Χάρτη, στην περίπτωση του προστίμου, ο δικαστής της Ένωσης υποχρεούται, κατά την άσκηση των αρμοδιοτήτων τις οποίες προβλέπουν τα άρθρα 261 ΣΛΕΕ και 263 ΣΛΕΕ, να εξετάζει κάθε νομική ή πραγματική αιτίαση με την οποία προβάλλεται ότι το ποσό του προστίμου δεν είναι ανάλογο προς τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παραβάσεως (βλ. απόφαση της 18ης Δεκεμβρίου 2014, Επιτροπή κατά Parker Hannifin Manufacturing και Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, σκέψη 75 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία· απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2017, Villeroy & Boch Austria κατά Επιτροπής, C-626/13 P, EU:C:2017:54, σκέψη 82).

923 Τέλος, προκειμένου να καθορίσει το ποσό του επιβαλλόμενου πτοστίμου, ο δικαστής της Ένωσης πρέπει να εκτιμήσει ο ίδιος τις συνθήκες της υπό κρίση υποθέσεως και το είδος της επίμαχης παραβάσεως (απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, Galp Energía España κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-603/13 P, EU:C:2016:38, σκέψη 89) και να λάβει υπόψη όλα τα πραγματικά στοιχεία (πρβλ. απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, Prym και Prym Consumer κατά Επιτροπής, C-534/07 P, EU:C:2009:505, σκέψη 86), συμπεριλαμβανομένων, αν απαιτείται, πρόσθετων πληροφοριακών στοιχείων που δεν μνημονεύονται στην απόφαση της Επιτροπής με την οποία επιβλήθηκε το πρόστιμο (πρβλ. αποφάσεις της 16ης Νοεμβρίου 2000, Stora Kopparbergs Bergslags κατά Επιτροπής, C-286/98 P, EU:C:2000:630, σκέψη 57, και της 12ης Ιουλίου 2011, Fuji Electric κατά Επιτροπής, T-132/07, EU:T:2011:344, σκέψη 209).

924 Εν προκειμένω, εναπόκειται στο Γενικό Δικαστήριο, κατά την άσκηση της πλήρους δικαιοδοσίας του, να καθορίσει, βάσει της επιχειρηματολογίας που προέβαλαν οι διάδικοι προς στήριξη του υπό κρίση αιτήματος, το ποσό του προστίμου που κρίνει ως το πλέον ενδεδειγμένο, λαμβάνοντας υπόψη ιδίως τις διαπιστώσεις που έγιναν στο πλαίσιο της εξετάσεως των λόγων ακυρώσεως προς στήριξη του ακυρωτικού αιτήματος και το σύνολο των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών.

925 Το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι δεν είναι σκόπιμο, για τον καθορισμό του ύψους του προστίμου που πρέπει να επιβληθεί στις προσφεύγουσες, να αποστεί από τη μέθοδο υπολογισμού που ακολούθησε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση η οποία, όπως έκρινε προηγουμένως, δεν ενέχει έλλειψη νομιμότητας, όπως προκύπτει από την εξέταση του πέμπτου λόγου ακυρώσεως ανωτέρω. Συγκεκριμένα, μολονότι εναπόκειται στον δικαστή, στο πλαίσιο της πλήρους δικαιοδοσίας του, να εκτιμήσει ο ίδιος τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως και το είδος της επίμαχης παραβιάσεως προκειμένου να καθορίσει το ποσό του προστίμου, εντούτοις η άσκηση πλήρους δικαιοδοσίας δεν μπορεί να συνεπάγεται, κατά τον καθορισμό του ποσού των

επιβληθέντων προστίμων, διάκριση μεταξύ των επιχειρήσεων που συμμετείχαν σε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική αντίθετη προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και το άρθρο 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας. Ακολούθως, οι κατευθύνσεις που χαράσσουν οι κατευθυντήριες γραμμές μπορούν να καθοδηγήσουν, κατά κανόνα, τα δικαστήρια της Ένωσης κατά την άσκηση της εν λόγω αρμοδιότητας, εφόσον η Επιτροπή έχει εφαρμόσει τις κατευθυντήριες αυτές γραμμές για τον υπολογισμό του ποσού των προστίμων που επιβλήθηκαν στις λοιπές επιχειρήσεις στις οποίες επιβλήθηκαν κυρώσεις με την απόφαση επί της οποίας καλούνται να αποφανθούν (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, σκέψη 80 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

926 Υπό τις συνθήκες αυτές, παρατηρείται, καταρχάς, ειδικότερα με βάση τις διευκρινίσεις που παρέσχε η Επιτροπή απαντώντας στις ερωτήσεις που έθεσε το Γενικό Δικαστήριο στις 12 Ιανουαρίου, στις 2 Μαρτίου και στις 12 Απριλίου 2021, ότι η Επιτροπή έκρινε ότι η συνολική αξία των πωλήσεων ανερχόταν σε 17 739 806 ευρώ για τη SAS Consortium και σε 238 196 616 ευρώ για τις SAS Cargo και SAS. Οι αξίες αυτές περιλάμβαναν έσοδα ποσού 262 084 ευρώ που πραγματοποιήθηκαν στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας, τα οποία το Γενικό Δικαστήριο έκρινε στις σκέψεις 768 έως 774 ανωτέρω ότι δεν ενέπιπταν στο πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως. Επομένως, τα έσοδα αυτά πρέπει να αφαιρεθούν από τις αξίες των πωλήσεων, σύμφωνα με το πρώτο επιχείρημα των προσφευγουσών.

927 Όσον αφορά την περίοδο διαπράξεως της παραβάσεως πριν από τον Μάιο 2004 η οποία ελήφθη υπόψη εις βάρος των προσφευγουσών, όπως έκρινε και η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 1197 της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να ληφθούν ως βάση, όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ και τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας, οι αξίες των πωλήσεων οι οποίες ανέρχονταν, αντιστοίχως, σε 17 112 706 ευρώ και σε 627 100 ευρώ, λαμβάνοντας υπόψη μόνον τα κράτη που ήταν ήδη συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον ΕΟΧ ή μέλη της Ένωσης πριν από τον Μάιο 2004.

928 Εξάλλου, παρατηρείται ότι το τρίτο επιχείρημα, το οποίο αφορά τον συνυπολογισμό στην αξία των πωλήσεων της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων, παραπέμπει στην τρίτη αιτίαση η οποία προβλήθηκε στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως που προέβαλαν οι προσφεύγουσες προς στήριξη του ακυρωτικού αιτήματος. Το Γενικό Δικαστήριο, όμως, εξέτασε και απέρριψε την αιτίαση αυτή στις σκέψεις 807 έως 817 ανωτέρω και από κανένα στοιχείο της επιχειρηματολογίας που προέβαλαν οι προσφεύγουσες προς στήριξή του δεν μπορεί να συναχθεί ότι ο συνυπολογισμός στην αξία των πωλήσεων της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων κατέληξε στο να γίνει δεκτή μη ενδεδειγμένη αξία των πωλήσεων. Αντιθέτως, η αφαίρεση από την αξία των πωλήσεων των στοιχείων της τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων πλην των επιναύλων θα κατέληγε στο να ελαχιστοποιηθεί τεχνητά η οικονομική σημασία της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως.

929 Όσον αφορά το δεύτερο επιχείρημα, το οποίο αφορά τον συνυπολογισμό στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών που προέρχεται από την πώληση υπηρεσιών εισερχομένων αερομεταφορών εμπορευμάτων, παρατηρείται ότι το επιχείρημα αυτό παραπέμπει στη δεύτερη αιτίαση που προβλήθηκε στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, τον οποίο προέβαλαν οι προσφεύγουσες προς στήριξη του ακυρωτικού αιτήματος. Το Γενικό Δικαστήριο, όμως, εξέτασε και απέρριψε την αιτίαση αυτή στις σκέψεις 775 έως 806 ανωτέρω και από κανένα στοιχείο της επιχειρηματολογίας που προβλήθηκε προς στήριξή του δεν μπορεί να συναχθεί ότι ο συνυπολογισμός στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών που προερχόταν

από την πώληση υπηρεσιών εισερχομένων αερομεταφορών εμπορευμάτων ήταν ικανός να οδηγήσει στην αποδοχή μη ενδεδειγμένης αξίας των πωλήσεων. Αντιθέτως, η αφαίρεση από την αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών από τις πωλήσεις υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων θα εμπόδιζε την επιβολή στις προσφεύγουσες προστίμου το οποίο θα αποτελούσε ορθό μέτρο του πόσο επιζήμια ήταν η συμμετοχή τους στην επίδικη σύμπραξη για την κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού (πρβλ. απόφαση της 28ης Ιουνίου 2016, Portugal Telecom κατά Επιτροπής, T-208/13, EU:T:2016:368, σκέψη 236).

930 Όσον αφορά το τέταρτο επιχείρημα, σχετικά με τον συνυπολογισμό στην αξία των πωλήσεων εσόδων από δρομολόγια τα οποία δεν είχαν σχέση με την επίδικη σύμπραξη, όπως προκύπτει από την εξέταση του ακυρωτικού αιτήματος (βλ. σκέψεις 818 έως 822 ανωτέρω), τούτο στηρίζεται σε εσφαλμένη παραδοχή, συγκεκριμένα ότι η Επιτροπή δεν δικαιούται να καταλογίσει ευθύνη στις προσφεύγουσες για την ενιαία και διαρκή παράβαση όσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας και τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών. Επομένως, το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί.

931 Τούτου λεχθέντος, από τις απαντήσεις της Επιτροπής στην ερώτηση που της έθεσε το Γενικό Δικαστήριο στις 12 Απριλίου 2021 προκύπτει ότι από τις αξίες των πωλήσεων για τις οποίες γίνεται λόγος στις σκέψεις 926 και 927 ανωτέρω αφαιρείται ο κύκλος εργασιών που πραγματοποίησαν οι προσφεύγουσες στα δρομολόγια που εξυπηρετούσαν αποκλειστικά στο εσωτερικό, αντιστοίχως, της Δανίας, της Σουηδίας και της Νορβηγίας (στο εξής: εσωτερικά δρομολόγια).

932 Ερωτηθείσα από το Γενικό Δικαστήριο σχετικά με τη συμβατότητα μιας τέτοιας αφαίρεσης με την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως και με το σημείο 13 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, αφενός, η Επιτροπή παρατήρησε ότι, κατά τη μεταγενέστερη της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 νομολογία, τα έσοδα που αφαιρέθηκαν τα οποία μνημονεύονται στη σκέψη 931 ανωτέρω ενέπιπταν πράγματι στις πραγματοποιηθείσες πωλήσεις οι οποίες σχετίζονταν άμεσα ή έμμεσα με την παράβαση κατά την έννοια του σημείου αυτού. Αφετέρου, επεσήμανε ότι ήταν πιθανόν να μην αφαιρέθηκαν από την αξία των πωλήσεων που υπολογίστηκε στους λοιπούς εμπλεκόμενους αερομεταφορείς τέτοιες «εσωτερικές πωλήσεις», καθόσον δεν τους κάλεσε να το πράξουν κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας όταν τους ρώτησε σχετικά με τους κύκλους εργασιών τους με σκοπό να υπολογίσει το ποσό του προστίμου, και οι αερομεταφορείς αυτοί, με εξαίρεση τις προσφεύγουσες, δεν ανέφεραν στις απαντήσεις τους ότι επέλεξαν να αφαιρέσουν τις εν λόγω «εσωτερικές πωλήσεις».

933 Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί, κατ' ουσίαν, ότι το Γενικό Δικαστήριο, στο πλαίσιο της ασκήσεως, ενδεχομένως, της πλήρους δικαιοδοσίας του, δεν πρέπει να λάβει υπόψη τον κύκλο εργασιών που πραγματοποίησαν οι προσφεύγουσες στα εσωτερικά δρομολόγια, δεδομένου ότι το πρόστιμο που επιβλήθηκε στις προσφεύγουσες παραμένει προσήκον και σύμφωνο προς την αρχή της αναλογικότητας, ακόμη και αν αφαιρεθεί αυτός ο κύκλος εργασιών. Επιπλέον, οι λοιποί εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς, οι οποίοι ενδεχομένως συμπεριέλαβαν τέτοιες εσωτερικές πωλήσεις στους κύκλους εργασιών που γνωστοποιήθηκαν στην Επιτροπή κατά τη διοικητική διαδικασία, δεν μπορούν να επωφεληθούν από παρανομία που διαπράχθηκε εις βάρος τρίτου.

934 Οι προσφεύγουσες, όταν εκλήθησαν να υποβάλλουν σχόλια επί των απαντήσεων της Επιτροπής, ισχυρίστηκαν, όπως και η Επιτροπή, ότι δεν συνέτρεχε λόγος να υπολογιστούν εκ νέου στην αξία των πωλήσεών τους οι κύκλοι εργασιών που είχαν πραγματοποιήσει στα εσωτερικά δρομολόγια. Αφενός, δεν υφίσταται εξ αυτού άνιση μεταχείριση εις βάρος των λοιπών εμπλεκομένων

αερομεταφορέων, εφόσον οι τελευταίοι, οι οποίοι δεν είχαν αναφέρει ότι πραγματοποίησαν «εσωτερικές πωλήσεις» κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, δεν ήταν σε κατάσταση συγκρίσιμη με εκείνη των προσφευγουσών. Αφετέρου, μόνον η διμερής συνεργασία με τη Lufthansa, η οποία είχε τύχει απαλλαγής, ασκούσε «επιρροή» στις υπηρεσίες που παρείχαν στα εσωτερικά δρομολόγια. Επιπλέον, οι προσφεύγουσες επικαλούνται τις αποφάσεις του Δικαστηρίου που εκδόθηκαν σε σχέση με την απόφαση C(2012) 1959 τελικό της Επιτροπής, 28ης Μαρτίου 2012, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ (Υπόθεση COMP/39.462 – Υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων),

935 Εν προκειμένω, το άρθρο 1, παράγραφος 1, της προσβαλλομένης αποφάσεως θεωρεί τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς ως υπεύθυνους για παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ και του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων ευρισκομένων εντός του ΕΟΧ. Σε αντίθεση με τις παραγράφους 2, 3 και 4 του άρθρου αυτού, οι οποίες αφορούν δρομολόγια που έχουν κατ' ανάγκην διεθνή χαρακτήρα, η παράγραφος 1 έχει την έννοια ότι καλύπτει κάθε δρομολόγιο που πραγματοποιείται μεταξύ αερολιμένων, αρκεί τόσο το σημείο αναχωρήσεως όσο και το σημείο αφίξεως να βρίσκονται εντός του ΕΟΧ. Εξ αυτού συνάγεται ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, αφορά συμπεριφορές που έλαβαν χώρα τόσο στα δρομολόγια μεταξύ κρατών μελών ή συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία για τον ΕΟΧ όσο και στα δρομολόγια που εξυπηρετούνται στο εσωτερικό ενός μόνον κράτους μέλους ή ενός μόνον συμβαλλομένου μέρους.

936 Υπό τις συνθήκες αυτές, ο κύκλος εργασιών που πραγματοποίησαν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς στα δρομολόγια που εξυπηρετούνται εντός ενός μόνον κράτους μέλους ή ενός μόνον συμβαλλομένου μέρους εμπίπτει προφανώς στο πεδίο εφαρμογής της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως και δεν θα αποτελούσε ορθή εκτίμηση της οικονομικής σημασίας της παραβάσεως αυτής και του ρόλου που διαδραμάτισε συναφώς κάθε εμπλεκόμενος αερομεταφορέας αν δεν έπρεπε να ληφθεί υπόψη αυτός ο κύκλος εργασιών για τον υπολογισμό του ποσού του προστίμου.

937 Εξάλλου, επισημαίνεται ότι οι αιτήσεις παροχής πληροφοριών τις οποίες απηύθυνε η Επιτροπή στους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας και με τις οποίες προσπάθησε, μεταξύ άλλων, να συγκεντρώσει τον κύκλο εργασιών τους στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, αφορούν τα «δρομολόγια με αναχώρηση και άφιξη από αερολιμένες οι οποίοι ευρίσκονται αμφότεροι εντός του ΕΟΧ», χωρίς να διευκρινίζει αν τα δρομολόγια αυτά είχαν κατ' ανάγκην διασυνοριακό χαρακτήρα. Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή επισημαίνει, στην αιτιολογική σκέψη 1197, όσον αφορά την αξία των πωλήσεων, ότι ο «κύκλος εργασιών [εντός του ΕΟΧ] πραγματοποιείται εντός των [18 εκ των 28] χωρών που ήταν συμβαλλόμενα μέρη στη συμφωνία για τον ΕΟΧ την εποχή εκείνη» και ότι ο «κύκλος εργασιών [Ένωσης-Ελβετίας] πραγματοποιείται στα δρομολόγια μεταξύ των [15 εκ των 25] κρατών μελών την εποχή εκείνη και της Ελβετίας». Η χρήση των λέξεων «εντός» σε μια περίπτωση και της λέξεως «μεταξύ» σε άλλη περίπτωση δηλώνει την πρόθεση της Επιτροπής, στην πρώτη περίπτωση, να μη διακρίνει μεταξύ των εσωτερικών και των διασυνοριακών δρομολογίων, ειδάλλως θα ανέφερε ότι ο κύκλος εργασιών εντός του ΕΟΧ πραγματοποιείτο στα δρομολόγια «μεταξύ» των συμβαλλομένων μερών.

938 Η ανωτέρω ερμηνεία αποτυπώνει την πρόθεση της Επιτροπής όπως αυτή έγινε κατανοητή από τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς, και όπως αυτή επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι οι προσφεύγουσες υποστήριξαν ρητώς, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, ότι οι πωλήσεις που πραγματοποιήθηκαν στα εσωτερικά δρομολόγια έπρεπε να αφαιρεθούν από την

αξία των πωλήσεών τους στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ. Πράγματι, αυτό το αίτημα περί αφαιρέσεως των εσωτερικών δρομολογίων έχει νόημα μόνον αν, καταρχήν, γίνει δεκτό ότι τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ τα περιελάμβαναν.

939 Εξ αυτού προκύπτει ότι ο κύκλος εργασιών που πραγματοποίησαν οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, εντός ενός ίδιου συμβαλλόμενου μέρους δεν υπολογίστηκε στην αξία των πωλήσεων, όπως, εκ παραδρομής, υποστηρίζει η Επιτροπή. Αυτός ο κύκλος εργασιών περιλαμβάνεται μεταξύ των στοιχείων που ζήτησε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, συνυπολογίστηκε στην αξία των πωλήσεων που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση στη βάση της μεθοδολογίας που ακολούθησε και αποτυπώνει το γεωγραφικό πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, όπως το πεδίο αυτό προκύπτει από το άρθρο 1, παράγραφος 1, της προσβαλλομένης αποφάσεως.

940 Επομένως, προς διασφάλιση της ίσης μεταχειρίσεως των εμπλεκομένων αερομεταφορέων που άσκησαν προσφυγή κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως, το Γενικό Δικαστήριο πρέπει να προσθέσει εκ νέου, στις αξίες των πωλήσεων για τις οποίες γίνεται λόγος στις σκέψεις 926 και 927 ανωτέρω, τον κύκλο εργασιών που πραγματοποίησαν οι προσφεύγουσες στα εσωτερικά δρομολόγια, ο οποίος ανέρχεται σε 7 991 282 ευρώ.

941 Εν συνεχεία, επισημαίνεται ότι, για τους λόγους που έγιναν δεκτοί στις αιτιολογικές σκέψεις 1198 έως 1212 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην ενιαία και διαρκή παράβαση πρέπει να εφαρμοστεί συντελεστής σοβαρότητας 16 %.

942 Το πέμπτο, το έκτο, το έβδομο, το όγδοο και το ένατο επιχείρημα δεν αποδεικνύουν το αντίθετο. Τα επιχειρήματα αυτά παραπέμπουν, κατ' ουσίαν, στις αιτιάσεις που προέβαλαν οι προσφεύγουσες στο πλαίσιο του δεύτερου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως. Όμως, το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε και απέρριψε το σκέλος αυτό στις σκέψεις 824 έως 864 ανωτέρω και από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι πρέπει να γίνει δεκτό ότι τα επιχειρήματα αυτά δικαιολογούν συντελεστή σοβαρότητας μικρότερο του 16 %.

943 Ειδικότερα, όσον αφορά την προβαλλόμενη απουσία επιπτώσεων από την ενιαία και διαρκή παράβαση στο ευρύ κοινό, για την οποία γίνεται λόγος στο έβδομο επιχείρημα που προβάλλεται προς στήριξη του υπό κρίση αιτήματος, αρκεί η υπόμνηση ότι το ποσό ενός προστίμου δεν μπορεί να θεωρηθεί ακατάλληλο αποκλειστικά και μόνο επειδή δεν αντανακλά την οικονομική ζημία που προκλήθηκε ή που θα μπορούσε να προκληθεί από την προβαλλόμενη παράβαση (απόφαση της 29ης Φεβρουαρίου 2016, Schenker κατά Επιτροπής, T-265/12, EU:T:2016:111, σκέψη 287). Επομένως, το επιχείρημα αυτό δεν δικαιολογεί μείωση του συντελεστή σοβαρότητας.

944 Αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο θεωρεί ότι ο συντελεστής σοβαρότητας πρέπει να μειωθεί προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι ο συντονισμός σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων στα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη και προορισμό τον ΕΟΧ από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006 δεν παρέβη το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Πράγματι, εξ αυτού προκύπτει περιορισμός του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω σκέλους. Στο μέτρο που ο περιορισμός αυτός έχει περιορισμένη διάρκεια και δεν αφορά τις πτήσεις με αναχώρηση από τον ΕΟΧ και προορισμό την Ταϊλάνδη, το Γενικό Δικαστήριο, προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός αυτό, θεωρεί ότι αρκεί η μείωση του συντελεστή σοβαρότητας από 16 % σε 15,7 %.

945 Όσον αφορά το επιπλέον ποσό, υπενθυμίζεται ότι το σημείο 25 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 προβλέπει ότι, ανεξαρτήτως της διάρκειας της συμμετοχής μιας επιχείρησης στην παράβαση, η Επιτροπή θα περιλαμβάνει στο βασικό ποσό ένα ποσό που θα κυμαίνεται μεταξύ 15 και 25 % της αξίας των πωλήσεων, προκειμένου να αποτρέπονται οι επιχειρήσεις και από το να εισέρχονται σε οριζόντιες συμφωνίες καθορισμού των τιμών, κατανομής της αγοράς και περιορισμού της παραγωγής. Το σημείο αυτό διευκρινίζει ότι, για τον καθορισμό του ποσοστού επί της αξίας των πωλήσεων που θα ληφθεί υπόψη σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη της διάφορους παράγοντες και ιδίως εκείνους που προβλέπονται στο σημείο 22 των ιδίων κατευθυντηρίων γραμμών. Οι παράγοντες αυτοί είναι εκείνοι τους οποίους λαμβάνει υπόψη η Επιτροπή για τον καθορισμό του συντελεστή σοβαρότητας και περιλαμβάνουν τη φύση της παραβάσεως, το συνολικό μερίδιο αγοράς που κατέχουν όλες τα εμπλεκόμενα μέρη, το γεωγραφικό πεδίο της παραβάσεως και την εκδήλωση ή μη στην πράξη της παραβάσεως.

946 Ο δικαστής της Ένωσης συνήγαγε εξ αυτού ότι, έστω και αν η Επιτροπή δεν παραθέτει κάποια ειδική αιτιολογία όσον αφορά το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό του επιπλέον ποσού, η απλή παραπομπή στην ανάλυση των παραγόντων που χρησιμοποιήθηκαν για την εκτίμηση της σοβαρότητας αρκεί ως προς το ζήτημα αυτό (απόφαση της 15ης Ιουλίου 2015, SLM και Ori Martin κατά Επιτροπής, T-389/10 και T-419/10, EU:T:2015:513, σκέψη 264).

947 Στην αιτιολογική σκέψη 1219 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι το «ποσοστό που πρέπει να εφαρμοστεί για το επιπλέον ποσό [έπρεπε] να είναι 16 %», λαμβανομένων υπόψη των «ειδικών περιστάσεων της υποθέσεως» και των κριτηρίων που έγιναν δεκτά για τον καθορισμό του συντελεστή σοβαρότητας.

948 Επομένως, για τους ίδιους λόγους με εκείνους που έγιναν δεκτοί στις αιτιολογικές σκέψεις 1198 έως 1212 της προσβαλλομένης αποφάσεως και στη σκέψη 944 ανωτέρω, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι ενδείκνυται επιπλέον ποσό ύψους 15,7 %.

949 Επιπροσθέτως, πρέπει να εφαρμοστεί η μέθοδος που έκανε δεκτή η Επιτροπή για τον υπολογισμό του επιπλέον ποσού η οποία εφαρμόστηκε σε καθεμία από τις τρεις προσφεύγουσες, όπως αυτή προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 1221 έως 1229 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

950 Εξάλλου, από τις αιτιολογικές σκέψεις 1214 έως 1217 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή δέχθηκε, βάσει της διάρκειας της συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, τους ακόλουθους πολλαπλασιαστικούς συντελεστές:

– 4 και 5/12 για την SAS, 4 και 8/12 για την SAS Cargo και 4 για την SAS Consortium στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ·

– 1 και 9/12 για την SAS και την SAS Cargo στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών·

– 3 και 8/12 για την SAS και την SAS Cargo και 1 και 6/12 για την SAS Consortium στα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας·

– 8/12 για την SAS και την SAS Cargo στα δρομολόγια εντός τους ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών.

951 Καθόσον το Γενικό Δικαστήριο δεν διαπίστωσε σφάλμα κατά τον καθορισμό της διάρκειας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, απορρίπτει, συνεπώς, το δέκατο επιχείρημα και διατηρεί τους πολλαπλασιαστικούς συντελεστές που παρατίθενται στην προηγούμενη σκέψη.

952 Επομένως, το βασικό ποσό του προστίμου πρέπει να καθοριστεί σε 19 953 394,43 ευρώ όσον αφορά την SAS Consortium, σε 92 200 925,36 ευρώ όσον αφορά την SAS Cargo και σε 93 345 061,65 ευρώ όσον αφορά την SAS.

953 Όσον αφορά τη γενική μείωση του 50 %, δεν μπορεί να γίνει δεκτό το αίτημα της Επιτροπής να ανακληθεί το ευεργέτημα από τις προσφεύγουσες. Όπως προκύπτει από το υπόμνημα αντικρούσεως, το αίτημα αυτό προϋποθέτει ότι το Γενικό Δικαστήριο θα έκρινε ότι ο κύκλος εργασιών από την πώληση υπηρεσιών εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων δεν θα μπορούσε να περιληφθεί στην αξία των πωλήσεων. Όμως, το Γενικό Δικαστήριο, στη σκέψη 929 ανωτέρω, αρνήθηκε να το πράξει.

954 Επομένως, το βασικό ποσό, μετά την εφαρμογή της γενικής μειώσεως του 50 %, η οποία εφαρμόζεται μόνο στο βασικό ποσό καθόσον αφορά τα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών και τα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών (βλ. αιτιολογική σκέψη 1241 της προσβαλλομένης αποφάσεως), την οποία οι προσφεύγουσες δεν αμφισβήτησαν στο πλαίσιο του ακυρωτικού αιτήματος και η οποία είναι κατάλληλη, πρέπει να καθοριστεί, μετά από στρογγυλοποίηση, σε 19 900 000 ευρώ όσον αφορά την SAS Consortium, σε 65 000 000 ευρώ όσον αφορά την SAS Cargo και σε 65 000 000 ευρώ όσον αφορά την SAS. Συναφώς, το Γενικό Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να στρογγυλοποιήσει το βασικό αυτό ποσό προς τα κάτω στους δύο πρώτους αριθμούς, πλην των περιπτώσεων κατά τις οποίες η μείωση αυτή αντιστοιχεί σε ποσοστό μεγαλύτερου του 2 % του ποσού πριν από τη στρογγυλοποίηση, οπότε το ποσό αυτό στρογγυλοποιείται στους τρεις πρώτους αριθμούς. Η μέθοδος αυτή είναι αντικειμενική, επιτρέπει δε σε όλους τους εμπλεκόμενους αερομεταφορείς που άσκησαν προσφυγή κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως να επωφεληθούν από τη μείωση και αποτρέπει την άνιση μεταχείριση (πρβλ. απόφαση της 27ης Φεβρουαρίου 2014, InnoLux κατά Επιτροπής, T-91/11, EU:T:2014:92, σκέψη 166).

955 Εν συνεχεία, όσον αφορά το ενδέκατο επιχείρημα, σχετικά με τη μη υποτροπή, υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή, στις αιτιολογικές σκέψεις 1243 έως 1245 της προσβαλλομένης αποφάσεως, επέβαλε στην SAS Cargo και στην SAS Consortium αύξηση κατά 50 % του βασικού ποσού του προστίμου λόγω υποτροπής. Η επιχειρηματολογία, όμως, των προσφευγουσών συγχέεται με την επιχειρηματολογία που προβλήθηκε προς στήριξη του τετάρτου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως που προβλήθηκε προς στήριξη του ακυρωτικού αιτήματος, το οποίο το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε και απέρριψε στις σκέψεις 868 έως 885 ανωτέρω, και από κανένα στοιχείο της επιχειρηματολογίας αυτής δεν προκύπτει ότι η υποτροπή των προσφευγουσών δικαιολογεί προσαύξηση του βασικού ποσού του προστίμου κατώτερη του 50 %.

956 Τέλος, όσον αφορά τις προσαρμογές του βασικού ποσού του προστίμου, υπενθυμίζεται ότι οι προσφεύγουσες επωφελήθηκαν από τη γενική μείωση 15 %, τον επαρκή χαρακτήρα της οποίας αμφισβητούν τόσο στο πλαίσιο του πέμπτου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως που προβάλλεται προς στήριξη του ακυρωτικού αιτήματος όσο και στο πλαίσιο του δεκάτου τρίτου, του δεκάτου τετάρτου και του δεκάτου πέμπτου επιχειρήματος. Τα επιχειρήματα αυτά όμως συμπίπτουν με εκείνα που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο του πέμπτου σκέλους του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, τα οποία το Γενικό Δικαστήριο εξέτασε και απέρριψε στις σκέψεις 886 έως 904 ανωτέρω, και κανένα στοιχείο των επιχειρημάτων αυτών δεν δικαιολογεί πρόσθετη μείωση λόγω της ενθαρρύνσεως που έτυχαν από ορισμένα κανονιστικά καθεστώτα ή από σχετικές πρακτικές ή

διαβεβαιώσεις. Αντιθέτως, το αίτημα της Επιτροπής περί ανακλήσεως του ευεργετήματος της μειώσεως αυτής δεν μπορεί να γίνει δεκτό, για λόγους ανάλογους προς εκείνους που εκτίθενται στη σκέψη 953 ανωτέρω.

957 Εξάλλου, στις αιτιολογικές σκέψεις 1258 και 1259 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή χορήγησε στις προσφεύγουσες μείωση του βασικού ποσού του προστίμου κατά 10 % λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση, την οποία οι προσφεύγουσες δεν θεωρούν επαρκή στο πλαίσιο του δωδεκάτου επιχειρήματός τους προς στήριξη του υπό κρίση αιτήματος. Υπενθυμίζεται, όμως, ότι κακώς η Επιτροπή καταλόγισε στις προσφεύγουσες ευθύνη για το σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορούσε την άρνηση καταβολής προμήθειας, και ότι, συνεπώς, υπερεκτίμησε τον βαθμό της συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση. Ως εκ τούτου, δεν ήταν ορθό να χορηγηθεί στις προσφεύγουσες μείωση μόνον 10 % για τον λόγο αυτό.

958 Υπό τις συνθήκες αυτές, λαμβανομένης υπόψη της περιορισμένης διάρκειας κατά την οποία οι εμπλεκόμενοι αερομεταφορείς συντονίστηκαν όσον αφορά την άρνηση καταβολής προμήθειας σε σχέση με τη διάρκεια της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως στο σύνολό της, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι ενδείκνυται μείωση κατά 21 % λόγω της περιορισμένης συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

959 Αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο θεωρεί ότι η εξαίρεση από τη δέσμη ενδείξεων των επαφών που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 196, 223, 406, 415, 443 και 517 της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν δικαιολογεί τη χορήγηση στις προσφεύγουσες πρόσθετης μειώσεως για τον λόγο αυτό. Οι επαφές αυτές αφορούσαν τις ανταλλαγές σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW (αιτιολογικές σκέψεις 223 και 517), του ACCS (αιτιολογική σκέψη 443) και, γενικότερα, στο επίπεδο της κεντρικής διοικήσεως (αιτιολογικές σκέψεις 196, 406 και 415). Αφενός, υπογραμμίζεται ότι, παρά την εξαίρεση των επαφών αυτών από τη δέσμη των ενδείξεων που μπορούσε να επικαλεστεί η Επιτροπή, η συμμετοχή των προσφευγουσών σε καθεμία από τις τρεις αυτές κατηγορίες ανταλλαγών και, κατά μείζονα λόγο, στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως που αφορά τον επίναυλο καυσίμων εν γένει τεκμηριώνεται σε μεγάλο βαθμό. Αφετέρου, παρατηρείται ότι καμία από τις ανταλλαγές αυτές δεν αφορά τον επίναυλο ασφαλείας. Επομένως, δεν θα ήταν ενδεδειγμένο να χορηγηθεί στις προσφεύγουσες μείωση μεγαλύτερη του 21 % λόγω της περιορισμένης συμμετοχής τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση.

960 Εξάλλου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η μείωση κατά 15 % από την οποία επωφελήθηκαν οι προσφεύγουσες στο πλαίσιο της επιεικούς μεταχειρίσεως είναι προσήκουσα.

961 Κατόπιν όλων των ανωτέρω σκέψεων, το ποσό του προστίμου που επιβάλλεται στις προσφεύγουσες πρέπει να υπολογιστεί ως εξής: καταρχάς, το βασικό ποσό, λαμβανομένης υπόψη της σοβαρότητας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, καθορίζεται εφαρμόζοντας ποσοστό 15,7 % επί της αξίας των πωλήσεων που πραγματοποίησαν οι προσφεύγουσες το 2005 στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ, στα δρομολόγια Ένωσης-τρίτων χωρών, στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-τρίτων χωρών και Ένωσης-Ελβετίας, στη συνέχεια, λόγω της διάρκειας της παραβάσεως, τους πολλαπλασιαστικούς συντελεστές που περιγράφονται στη σκέψη 950 ανωτέρω, όπως οι συντελεστές αυτοί αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις διαπιστώσεις που περιλαμβάνονται στη σκέψη 951 ανωτέρω, και, τέλος, επιπλέον ποσό 15,7 %, πράγμα το οποίο καταλήγει σε ενδιάμεσο ποσό ύψους 19 900 000 ευρώ όσον αφορά την SAS Consortium, ύψους 92 200 925,36 ευρώ όσον αφορά την SAS Cargo και ύψους 93 345 061,65 ευρώ όσον αφορά την SAS. Μετά την εφαρμογή της γενικής μειώσεως κατά 50 %, το ποσό αυτό,

στρογγυλοποιημένο, ανέρχεται σε 19 900 000 ευρώ, όσον αφορά την SAS Consortium, σε 65 000 000 ευρώ, όσον αφορά την SAS Cargo και σε 65 000 000 ευρώ όσον αφορά την SAS EUR. Εν συνεχεία, μετά την προσαύξηση κατά 50 % του βασικού ποσού λόγω υποτροπής, όσον αφορά την SAS Consortium και την SAS Cargo, την εφαρμογή της γενικής μειώσεως κατά 15 % και επιπλέον μειώσεως κατά 21 % λόγω της περιορισμένης συμμετοχής των προσφευγουσών στην ενιαία και διαρκή παράβαση, το ποσό αυτό πρέπει να καθοριστεί σε 22 686 000 ευρώ όσον αφορά την SAS Consortium, σε 74 100 000 ευρώ όσον αφορά την SAS Cargo και σε 43 647 500 ευρώ όσον αφορά την SAS. Τέλος, τα ποσά αυτά πρέπει να μειωθούν κατά 15 % λόγω επιείκειας, γεγονός που καταλήγει σε πρόστιμο τελικού ποσού 19 283 100 ευρώ όσον αφορά τη SAS Consortium, 62 985 000 ευρώ όσον αφορά την SAS Cargo και 37 100 375 ευρώ όσον αφορά την SAS.

962 Όσον αφορά τα ποσά των προστίμων για τα οποία οι προσφεύγουσες είναι αλληλεγγύως και εις ολόκληρον υπεύθυνες, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι δεν συντρέχει λόγος να αποκλίνει από τη μεθοδολογία που περιγράφει η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 1226 και 1231 έως 1234 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Επομένως, το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε μόνο στην SAS Consortium πρέπει να καθοριστεί σε 7 030 618 ευρώ, το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Cargo και στην SAS Consortium αλληλεγγύως και εις ολόκληρον σε 5 937 909 ευρώ, το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Cargo, στην SAS Consortium και στην SAS αλληλεγγύως και εις ολόκληρον σε 6 314 572 ευρώ, το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Cargo και στην SAS αλληλεγγύως και εις ολόκληρον σε 29 045 427 ευρώ και το ποσό του προστίμου που επιβλήθηκε στην SAS Cargo σε 21 687 090 ευρώ.

IV. Επί των δικαστικών εξόδων

963 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων, κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του. Ωστόσο, αν τούτο δικαιολογείται από τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως, το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να αποφασίσει ότι ένας διάδικος θα φέρει μέρος των δικαστικών εξόδων του άλλου διαδίκου.

964 Εν προκειμένω, έγινε δεκτό ένα ουσιώδες μέρος των αιτημάτων των προσφευγουσών. Υπό τις συνθήκες αυτές αποφασίζεται, κατά δίκαιη εκτίμηση των περιστάσεων της υποθέσεως, ότι οι προσφεύγουσες φέρουν το ένα τέταρτο των δικαστικών εξόδων τους και ότι η Επιτροπή φέρει τα δικαστικά της έξοδα καθώς και τρία τέταρτα των δικαστικών εξόδων των προσφευγουσών.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τέταρτο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) **Ακυρώνει το άρθρο 1, παράγραφος 1, στοιχείο ιε′, στοιχείο ιστ′ και στοιχείο ιζ′, παράγραφος 2, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, παράγραφος 3, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, και παράγραφος 4, στοιχείο ιε′, στοιχείο ιστ′ και στοιχείο ιζ′, της αποφάσεως της Επιτροπής C(2017) 1742 final, της 17ης Μαρτίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (Υπόθεση AT.39258 – Αερομεταφορές εμπορευμάτων), κατά το μέρος που κρίθηκε ότι η SAS AB, η SAS Cargo Group A/S και η**

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden συμμετείχαν στο σκέλος της ενιαίας και διαρκούς παράβασης το οποίο αφορούσε την άρνηση καταβολής προμήθειας επί των επιναύλων.

2) **Ακυρώνει το άρθρο 1, παράγραφος 2, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, κατά το μέρος που κρίθηκε ότι υπήρξε παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ στα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη και προορισμό Ευρωπαϊκή Ένωση για το χρονικό διάστημα από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά το σκέλος σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων, καθώς και το άρθρο 1, παράγραφος 3, στοιχείο ιε′ και στοιχείο ιστ′, κατά το μέρος που κρίθηκε ότι υπήρξε παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ταϊλάνδη και προορισμό τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο για το χρονικό διάστημα από τις 20 Ιουλίου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσον αφορά το σκέλος σχετικά με τον επίναυλο καυσίμων.**

3) **Ακυρώνει το άρθρο 3, στοιχεία ιδ′ έως ιη′.**

4) **Επομένως, το ποσό του προστίμου που επιβάλλεται μόνο στη Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden καθορίζεται σε 7 030 618 ευρώ, το ποσό του προστίμου που επιβάλλεται στην SAS Cargo και στη Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden αλληλεγγύως και εις ολόκληρον καθορίζεται σε 5 937 909 ευρώ, το ποσό του προστίμου που επιβάλλεται στην SAS Cargo Group, στη Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden και στην SAS αλληλεγγύως και εις ολόκληρον καθορίζεται σε 6 314 572 ευρώ, το ποσό του προστίμου που επιβάλλεται στην SAS Cargo Group και στην SAS αλληλεγγύως και εις ολόκληρον καθορίζεται σε 29 045 427 ευρώ και το ποσό του προστίμου που επιβάλλεται στην SAS Cargo Group καθορίζεται σε 21 687 090 ευρώ.**

5) **Απορρίπτει κατά τα λοιπά την προσφυγή.**

6) **Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει τα δικαστικά έξοδά της καθώς και τα τρία τέταρτα των δικαστικών εξόδων της SAS Cargo Group, της Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden και της SAS.**

7) **Η SAS Cargo Group, η Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden και η SAS φέρουν το ένα τέταρτο των δικαστικών τους εξόδων.**

Kanninen Schwarcz Ηλιόπουλος

Spielmann Reine

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 30 Μαρτίου 2022.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

I. Ιστορικό της διαφοράς . . . 2

A. Διοικητική διαδικασία . . . 3

B. Απόφαση της 9ης Νοεμβρίου 2010 . . . 3

Γ. Προσφυγή κατά της αποφάσεως της 9ης Νοεμβρίου 2010 ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου . . . 7

Δ. Προσβαλλόμενη απόφαση . . . 8

II. Διαδικασία και αιτήματα των διαδίκων . . . 20

III. Σκεπτικό . . . 21

A. Επί του ακυρωτικού αιτήματος . . . 21

1. Επί του πρώτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας και παραβίαση της αρχής της ισότητας των όπλων λόγω αρνήσεως προσβάσεως σε ενοχοποιητικά και απαλλακτικά αποδεικτικά στοιχεία . . . 22

α) Επί των φερόμενων ως ενοχοποιητικών αποδεικτικών στοιχείων . . . 26

β) Επί των φερομένων ως απαλλακτικών αποδεικτικών στοιχείων . . . 28

γ) Συμπέρασμα . . . 29

2. Επί του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά προσβολή του δικαιώματος ακροάσεως και αναρμοδιότητα . . . 30

α) Επί του πρώτου σκέλους του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, το οποίο αφορά προσβολή του δικαιώματος ακροάσεως και την αναρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ στα εισερχόμενα δρομολόγια . . . 30

1) Επί του δικαιώματος ακροάσεως . . . 31

2) Επί της εφαρμογής του κριτηρίου των ουσιαστικών επιπτώσεων . . . 34

i) Επί των επιπτώσεων του συντονισμού ως προς τις υπηρεσίες εισερχόμενων αερομεταφορών εμπορευμάτων, θεωρούμενου αυτοτελώς . 35

– Επί του ζητήματος κατά πόσον οι επίμαχες επιπτώσεις ασκούν επιρροή . . . 36

– Επί του προβλέψιμου χαρακτήρα των επίμαχων επιπτώσεων . . . 38

– Επί του ουσιώδους χαρακτήρα των επίμαχων επιπτώσεων . . . 41

– Επί του άμεσου χαρακτήρα των επίμαχων επιπτώσεων . . . 43

ii) Επί των επιπτώσεων της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως θεωρούμενης στο σύνολό της 45

β) Επί του δευτέρου σκέλους του δευτέρου λόγου ακυρώσεως, το οποίο αφορά δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας 47

3. Επί του τρίτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά εσφαλμένη εκτίμηση των συμπεριφορών στις οποίες εμπλέκονταν οι προσφεύγουσες και το ότι από αυτές αποδεικνύεται η συμμετοχή τους στην ενιαία και διαρκή παράβαση ή ότι γνώριζαν την παράβαση 50

α) Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά πλείονες παρανομίες κατά την τεκμηρίωση ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως παγκόσμιας εμβέλειας, ... 50

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως και εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως 51

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον ενιαίο χαρακτήρα της παραβάσεως 57

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αντλείται από εσφαλμένες διαπιστώσεις όσον αφορά τον διαρκή χαρακτήρα της παραβάσεως 62

β) Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση των συμπεριφορών που εμπίπτουν στη διμερή συμμαχία με τη Lufthansa 62

γ) Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση της ανταλλαγής των μηνυμάτων ηλεκτρονικής αλληλογραφίας του Δεκεμβρίου 1999 στο πλαίσιο της συμμαχίας Star Cargo 67

δ) Επί του τετάρτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση συμπεριφορών που εμπίπτουν στη συμμαχία WOW 72

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλματα κατά τη διαπίστωση του παράνομου χαρακτήρα των επαφών μεταξύ μελών της συμμαχίας WOW 72

i) Επί της προσβολής των δικαιωμάτων άμυνας 73

ii) Επί του περιεχομένου της συμμαχίας WOW και της ουσιαστικής εφαρμογής της 75

iii) Επί του περιεχομένου των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW . . . 76

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία συνάγεται από την υπαίτια παράλειψη εξετάσεως της συμβατότητας των επαφών στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW προς το άρθρο 101 ΣΛΕΕ 80

i) Επί της αναδρομικής και εισάγουσας δυσμενείς διακρίσεις εφαρμογής νέας ερμηνείας του εφαρμοστέου στις συμμαχίες των αερομεταφορέων κανόνα 80

ii) Επί της μη συνεκτιμήσεως των δηλώσεων των προσφευγουσών σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 3, ΣΛΕΕ 81

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία συνάγεται από σφάλματα που αφορούν τη συμπερίληψη στο πεδίο της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως επαφών που έλαβαν χώρα στο πλαίσιο της συμμαχίας WOW 82

ε) Επί του ογδόου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση τοπικών και ποικίλων γεγονότων που έλαβαν χώρα σε ορισμένες χώρες 83

στ) Επί του πέμπτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση επαφών σχετικών με συμφωνίες περί κρατήσεως χωρητικότητας 89

ζ) Επί του έκτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλμα κατά την εκτίμηση των επαφών που έλαβαν χώρα σε τρίτες χώρες 94

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, η οποία αφορά παραβίαση των αρχών της κυριαρχίας και της μη επεμβάσεως 94

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλμα κατά την εκτίμηση του εξαναγκασμού από το κράτος στον οποίο υπόκειντο οι προσφεύγουσες σε πολλές τρίτες χώρες 95

i) Χονγκ Κονγκ 97

ii) Ιαπωνία 100

iii) Άλλες τρίτες χώρες 104

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλματα κατά την εφαρμογή του άρθρου 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε συμπεριφορές σχετικές με εισερχόμενα δρομολόγια πριν από την 1η Μαΐου 2004, και του άρθρου 8 της συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών ΕΚ-Ελβετίας σε συμπεριφορές σχετικές με τα δρομολόγια Ένωσης-Ελβετίας πριν από την 1η Ιουνίου 2002 106

4) Επί της τέταρτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση συμπεριφορών που έλαβαν χώρα στην Ελβετία 111

5) Επί της πέμπτης αιτιάσεως, η οποία αφορά σφάλμα σχετικά με τη συμπερίληψη στην ενιαία και διαρκή παράβαση συμπεριφορές των προσφευγουσών στις τρίτες χώρες 115

η) Επί του εβδόμου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση των εικασιών άλλων αερομεταφορέων ως προς τη συμπεριφορά των προσφευγουσών . 116

θ) Επί του ενάτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την εκτίμηση του ότι οι προσφεύγουσες γνώριζαν τη συμπεριφορά των λοιπών εμπλεκόμενων αερομεταφορέων 119

1) Επί των επιναύλων 120

2) Επί της αρνήσεως καταβολής προμήθειας 126

ι) Επί του δεκάτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά τη συνολική εκτίμηση της δέσμης ενδείξεων που επικαλείται η Επιτροπή 129

4. Επί του τετάρτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά παράβαση του άρθρου 266 ΣΛΕΕ, προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας που προστατεύεται από το άρθρο 17 του Χάρτη και παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως 132

α) Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά παράβαση του άρθρου 266 ΣΛΕΕ 132

β) Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο αφορά προσβολή του δικαιώματος ιδιοκτησίας που προστατεύεται από το άρθρο 17 του Χάρτη 134

γ) Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αφορά παράβαση της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως 136

5. Επί του πέμπτου λόγου ακυρώσεως, ο οποίος αφορά σφάλματα κατά τον καθορισμό του επιβληθέντος στις προσφεύγουσες προστίμου 137

α) Επί του πρώτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά τον καθορισμό της αξίας των πωλήσεων 137

1) Επί του συνυπολογισμού στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών από την πώληση υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων στα δρομολόγια εντός του ΕΟΧ πλην των δρομολογίων Ένωσης-Ελβετίας 138

2) Επί του συνυπολογισμού στην αξία των πωλήσεων του κύκλου εργασιών από πωλήσεις «που πραγματοποιήθηκαν εκτός του ΕΟΧ» και επί της γενικής μειώσεως κατά 50 % 139

3) Επί του συνυπολογισμού στην αξία των πωλήσεων της συνολικής τιμής των υπηρεσιών αερομεταφοράς εμπορευμάτων και όχι μόνον των επιναύλων 144

4) Επί του συνυπολογισμού, στην αξία των πωλήσεων, πωλήσεων οι οποίες πραγματοποιήθηκαν σε δρομολόγια που δεν είχαν σχέση με τα τοπικά και μεμονωμένα συμβάντα στα οποία μετείχαν οι προσφεύγουσες σε «ελάχιστα δρομολόγια» 146

β) Επί του δευτέρου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά τον καθορισμό της σοβαρότητας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως 147

γ) Επί του τρίτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλμα κατά τον καθορισμό της διάρκειας της ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως 153

δ) Επί του τετάρτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλματα κατά την προσαύξηση του βασικού ποσού λόγω υποτροπής 153

ε) Επί του πέμπτου σκέλους, το οποίο αφορά σφάλμα κατά τη συνεκτίμηση των ελαφρυντικών περιστάσεων 156

Β. Επί του αιτήματος περί τροποποιήσεως του επιβληθέντος στις προσφεύγουσες ποσού του προστίμου 160

IV. Επί των δικαστικών εξόδων 170