Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu neljäs jaosto)

30 päivänä maaliskuuta 2022 *

Kilpailu – Kartellit tai muut yhteistoimintajärjestelyt – Lentorahtimarkkinat – Päätös, jolla todetaan SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan sekä lentoliikenteestä tehdyn yhteisön ja Sveitsin välisen sopimuksen 8 artiklan rikkominen – Lentorahtipalvelujen hintatekijöiden yhteensovittaminen (polttoainelisä, turvallisuuslisä, provision maksaminen lisistä) – Tietojenvaihto – Komission alueellinen toimivalta – Puolustautumisoikeudet – Asianosaisten prosessuaalinen yhdenvertaisuus – SEUT 266 artikla – Valtion pakkokeino – Yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen – Sakon määrä – Myynnin arvo – Rikkomisen vakavuus – Rikkomiseen osallistumisen kesto – Lieventävät seikat – Huomattavan vähäinen osallistuminen – Raskauttavat seikat – Uusiminen – Täysi harkintavalta

Asiassa T-324/17,

SAS Cargo Group A/S, kotipaikka Kastrup (Tanska),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, kotipaikka Tukholma (Ruotsi), ja

SAS AB, kotipaikka Tukholma,

edustajinaan asianajajat B. Creve, M. Kofmann, J. Killick ja G. Forwood,

kantajina,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään A. Dawes ja C. Vollrath, avustajanaan B. Doherty, barrister,

vastaajana,

jossa on kyse SEUT 263 artiklan nojalla nostetusta kanteesta, jossa vaaditaan lähinnä kumoamaan SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen 8 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia AT.39258 – Lentorahti) 17.3.2017 annettu komission päätös C(2017) 1742 final siltä osin kuin se koskee kantajia, ja toissijaisesti alentamaan kantajille määrätyn sakon määrää,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu neljäs jaosto),

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

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

kirjaaja: hallintovirkamies L. Ramette,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 11.7.2019 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

I Asian tausta

1 Kantajat SAS Cargo Group A/S (jäljempänä SAS Cargo), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (jäljempänä SAS Consortium) ja SAS AB toimivat lentorahdin (jäljempänä rahti) markkinoilla. Lentorahtipalveluja tarjoava SAS Cargo on SAS:n välillisesti kokonaan omistama tytäryhtiö. SAS Cargo ei ollut 1.6.2001 saakka erillinen oikeudellinen yksikkö, vaan SAS Consortiumin liiketoimintayksikkö. SAS Consortium on SAS:n omistuksessa.

2 Rahtialalla lastien kuljetuksesta lentoteitse huolehtivat lentoyhtiöt (jäljempänä liikenteenharjoittajat). Liikenteenharjoittajat tarjoavat yleensä rahtipalveluja huolitsijoille, jotka järjestävät näiden lastien kuljetuksen lähettäjien nimissä. Vastineeksi huolitsijat maksavat liikenteenharjoittajille hinnan, joka muodostuu yhtäältä kilokohtaisista tariffeista, joista neuvotellaan joko pitkäksi ajanjaksoksi (yleensä yhdeksi liikennöintikaudeksi eli kuudeksi kuukaudeksi) tai tiettyä tarkoitusta varten, ja toisaalta erilaisista lisistä, joilla pyritään kattamaan tietyt kustannukset.

3 Liikenteenharjoittajat jakautuvat neljään eri ryhmään eli ensinnäkin niihin, jotka liikennöivät yksinomaan pelkkiä rahtilentokoneita, toiseksi niihin, jotka varaavat matkustajille tarkoitetuilla lennoillaan osan lentokoneen lastiruumasta tavarakuljetukseen, kolmanneksi niihin, joilla on sekä rahtilentokoneita että rahdille varattua tilaa matkustajakoneiden lastiruumassa (sekalentoyhtiöt) ja neljänneksi kokonaispalvelujen tarjoajiin, joilla on rahtilentokoneita, joilla tarjotaan sekä integroituja pikatoimituspalveluja että yleisiä rahtipalveluja.

4 Koska yksikään liikenteenharjoittaja ei kykene liikennöimään kaikkiin maailman tärkeimpiin rahtikohteisiin riittävällä taajuudella, liikenteenharjoittajien välisten sopimusten tekeminen niiden verkoston kattavuuden lisäämiseksi tai niiden lentoaikataulujen parantamiseksi on yleistä, myös liikenteenharjoittajien välisten laajempien kaupallisten allianssien yhteydessä. Näihin alliansseihin kuului tosiseikkojen tapahtuma-aikaan muun muassa WOW-allianssi, jossa olivat mukana Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä Lufthansa), SAS Cargo, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (jäljempänä SAC) ja Japan Airlines International Co. Ltd (jäljempänä Japan Airlines).

A Hallinnollinen menettely

5 Euroopan yhteisöjen komissio sai 7.12.2005 sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa annetun tiedonantonsa (EYVL 2002, C 45, s. 3) nojalla sakoista vapauttamista koskevan hakemuksen, jonka olivat tehneet Lufthansa ja sen tytäryhtiöt, Lufthansa

Cargo AG ja Swiss International Air Lines AG (jäljempänä Swiss). Tämän hakemuksen mukaan useiden liikenteenharjoittajien välillä oli keskittynyttä kilpailua rajoittavaa yhteydenpitoa, joka koski muun muassa seuraavia seikkoja:

– polttoainelisää, joka oli otettu käyttöön kasvavien polttoainekustannusten vuoksi, ja

– turvallisuuslisää, joka oli otettu käyttöön tietyistä turvatoimenpiteistä, joiden toteuttamisesta määrättiin 11.9.2001 tapahtuneiden terroristi-iskujen jälkeen, aiheutuneiden kustannusten vuoksi.

6 Komissio toteutti 14. ja 15.2.2006 yllätystarkastuksia useiden liikenteenharjoittajien toimitiloissa [SEUT 101] ja [SEUT 102] artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16.12. 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 (EYVL 2003, L 1, s. 1) 20 artiklan nojalla.

7 Tarkastusten jälkeen useat liikenteenharjoittajat, mukaan lukien SAS Cargo ja SAS Consortium, tekivät edellä 5 kohdassa mainittuun vuoden 2002 tiedonantoon perustuvan hakemuksen.

8 Komissio lähetti useita tietopyyntöjä, minkä jälkeen se osoitti 19.12.2007 väitetiedoksiannon 27 liikenteenharjoittajalle, mukaan lukien kantajat (jäljempänä väitetiedoksianto). Se totesi, että kyseiset liikenteenharjoittajat olivat rikkoneet SEUT 101 artiklaa, Euroopan talousalueesta (ETA) tehdyn sopimuksen 53 artiklaa sekä Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen (jäljempänä EY:n ja Sveitsin välinen lentoliikennesopimus) 8 artiklaa osallistumalla kartelliin, joka koski muun muassa polttoainelisää, turvallisuuslisää ja lisiin liittyvien provisioiden maksamisesta kieltäytymistä (jäljempänä provisioiden maksamisesta kieltäytyminen).

9 Väitetiedoksiannon adressaatit vastasivat väitetiedoksiantoon esittämällä kirjallisia huomautuksia.

10 Kuulemistilaisuus pidettiin 30.6.–4.7.2008.

B Komission 9.11.2010 tekemä päätös

11 Komissio teki 9.11.2010 päätöksen K(2010) 7694 lopullinen SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan sekä [EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen] 8 artiklan mukaisesta menettelystä (asia COMP/39258 – Lentorahti) (jäljempänä 9.11.2010 tehty päätös). Tämän päätöksen adressaatteina oli 21 liikenteenharjoittajaa (jäljempänä 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat) eli

– Air Canada

– Air France-KLM (jäljempänä AF-KLM)

– Société Air France (jäljempänä AF)

– Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (jäljempänä KLM)

– British Airways plc

– Cargolux Airlines International SA (jäljempänä Cargolux)

– Cathay Pacific Airways Ltd (jäljempänä CPA)

– Japan Airlines Corp.

– Japan Airlines

– Lan Airlines SA

– Lan Cargo SA

– Lufthansa Cargo

– Lufthansa

– Swiss

– Martinair Holland NV (jäljempänä Martinair)

– Qantas Airways Ltd (jäljempänä Qantas)

– SAS

– SAS Cargo

– SAS Consortium

– SAC

– Singapore Airlines Ltd (jäljempänä SIA).

12 Väitetiedoksiannon muiden adressaattien (jäljempänä muut kuin tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat) osalta alustavasti esitetyistä väitteistä on luovuttu.

13 Kyseisen 9.11.2010 tehdyn päätöksen perusteluissa kuvattiin SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan sekä EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua rikkomista, joka kattaa ETA:n ja Sveitsin alueen ja jolla 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien väitettiin sovittaneen yhteen käyttäytymistään tarjoamiensa rahtipalvelujen hinnoittelun osalta.

14 Mainitun 9.11.2010 tehdyn päätöksen päätösosassa todettiin kantajia koskevilta osin seuraavaa:

”1 artikla

Seuraavat yritykset ovat rikkoneet SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa osallistumalla rikkomiseen, joka koostuu sopimuksista ja yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla ne sovittivat yhteen tiettyjä hintatekijöitä, jotka vaikuttavat [rahti]palvelujen hintaan ETA-alueella sijaitsevien lentokenttien välisillä reiteillä seuraavilla ajanjaksoilla:

– –

j) SAS – –, 17.8.2001–14.2.2006

k) [SAS Cargo], 1.6.2001–14.2.2006

l) [SAS Consortium], 13.12.1999–28.12.2003

– –

2 artikla

Seuraavat yritykset ovat rikkoneet SEUT 101 artiklaa osallistumalla rikkomiseen, joka koostuu sopimuksista ja yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla ne sovittivat yhteen tiettyjä hintatekijöitä, jotka vaikuttivat [rahti]palvelujen hintaan Euroopan unionissa sijaitsevien lentokenttien ja ETA-alueen ulkopuolella sijaitsevien lentokenttien välisillä reiteillä seuraavilla ajanjaksoilla:

– –

q) SAS – –, 1.5.2004–14.2.2006

r) [SAS Cargo], 1.5.2004–14.2.2006

– –

3 artikla

Seuraavat yritykset ovat rikkoneet ETA-sopimuksen 53 artiklaa osallistumalla rikkomiseen, joka koostuu sopimuksista ja yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla ne sovittivat yhteen tiettyjä hintatekijöitä, jotka vaikuttivat [rahti]palvelujen hintaan maissa, jotka ovat ETA-sopimuksen sopimuspuolia mutta eivät jäsenvaltioita, sijaitsevien lentokenttien ja kolmansissa maissa sijaitsevien lentokenttien välisillä reiteillä seuraavilla ajanjaksoilla:

– –

o) SAS – –, 19.5.2005–14.2.2006

p) [SAS Cargo], 19.5.2005–14.2.2006

– –

4 artikla

Seuraavat yritykset ovat rikkoneet [EY:n ja Sveitsin välistä] lentoliikennesopimusta osallistumalla rikkomiseen, joka koostuu sopimuksista ja yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla ne sovittivat yhteen tiettyjä hintatekijöitä, jotka vaikuttivat [rahti]palvelujen hintaan Euroopan unionissa sijaitsevien lentokenttien ja Sveitsissä sijaitsevien lentokenttien välisillä reiteillä seuraavilla ajanjaksoilla:

– –

j) SAS – –, 1.6.2002–14.2.2006

k) [SAS Cargo], 1.6.2002–14.2.2006

l) [SAS Consortium], 1.6.2002–28.12.2003

– –

5 artikla

Edellä [9.11.2010 tehdyn päätöksen] 1–4 artiklassa mainituista rikkomisista määrätään seuraavat sakot:

– –

o) [SAS Consortium]: 5 355 000 euroa

p) [SAS Cargo] ja [SAS Consortium] yhteisvastuullisesti: 4 254 250 euroa

q) [kantajat] yhteisvastuullisesti: 5 265 750 euroa

r) [SAS Cargo] ja SAS – – yhteisvastuullisesti: 32 984 250 euroa

s) [SAS Cargo]: 22 308 250 euroa

– –

6 artikla

Edellä 1–4 artiklassa tarkoitettujen yritysten on lopetettava kyseisissä artikloissa tarkoitettu rikkominen välittömästi, jos ne eivät ole sitä jo tehneet.

Niiden on pidätyttävä vastedes 1–4 artiklassa tarkoitetuista toimista tai käyttäytymisestä sekä toimista tai käyttäytymisestä, joilla on sama tai samankaltainen tarkoitus tai vaikutus.”

C Kanne, joka nostettiin 9.11.2010 tehdystä päätöksestä unionin yleisessä tuomioistuimessa

15 Kantajat nostivat unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 25.1.2011 toimittamallaan kannekirjelmällä kanteen, jossa ne vaativat 9.11.2010 tehdyn päätöksen kumoamista niitä koskevilta osin sekä toissijaisesti niille määrättyjen sakkojen määrän alentamista. Myös muut 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat, Qantasia lukuun ottamatta, nostivat unionin yleisessä tuomioistuimessa kanteita kyseisestä päätöksestä.

16 Unionin yleinen tuomioistuin kumosi 16.12.2015 antamillaan tuomioilla Air Canada v. komissio (T-9/11, ei julkaistu, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij v. komissio (T-28/11, ei julkaistu, EU:T:2015:995), Japan Airlines v. komissio (T-36/11, ei julkaistu, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways v. komissio (T-38/11, ei julkaistu, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines v. komissio (T-39/11, ei julkaistu, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group ja Lan Cargo v. komissio (T-40/11, ei julkaistu, EU:T:2015:986), Singapore Airlines ja Singapore Airlines Cargo Pte v. komissio (T-43/11, ei julkaistu, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa ym. v. komissio (T-46/11, ei julkaistu, EU:T:2015:987), British Airways v. komissio (T-48/11, ei julkaistu, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group ym. v. komissio (T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990), Air France-KLM v. komissio

(T-62/11, ei julkaistu, EU:T:2015:996), Air France v. komissio (T-63/11, ei julkaistu, EU:T:2015:993) ja Martinair Holland v. komissio (T-67/11, EU:T:2015:984) 9.11.2010 tehdyn päätöksen kokonaan tai osittain siltä osin kuin se koski Air Canadaa, KLM:ää, Japan Airlinesia ja Japan Airlines Corp:ia, CPA:ta, Cargoluxia, Latam Airlines Group SA:ta (aiemmin Lan Airlines) ja Lan Cargoa, SAC:tä ja SIA:ta, Lufthansaa, Lufthansa Cargoa ja Swissiä, British Airwaysia, kantajia, AF-KLM:ää, AF:ää ja Martinairia. Unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että kyseistä päätöstä oli perusteltu virheellisesti.

17 Tältä osin unionin yleinen tuomioistuin totesi ensinnäkin, että 9.11.2010 tehdyn päätöksen perustelujen ja päätösosan välillä oli ristiriitaisuuksia. Kyseisen päätöksen perusteluissa kuvattiin yksi ainoa yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen, joka koski kaikkia kartellin kattamia reittejä ja johon 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien väitettiin osallistuneen. Mainitun päätöksen päätösosassa yksilöitiin sitä vastoin joko neljä erillistä yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua kilpailusääntöjen rikkomista tai yksi ainoa yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen, josta ainoastaan liikenteenharjoittajien, jotka osallistuivat saman päätöksen 1–4 artiklassa mainituilla reiteillä suoraan kussakin näistä artikloista tarkoitettuun kilpailusääntöjä rikkovaan käyttäytymiseen tai jotka olivat tietoisia kilpailunvastaisesta yhteistyöstä näillä reiteillä ja hyväksyivät siihen sisältyvän riskin, katsottiin olevan vastuussa. Kumpikaan näistä kyseessä olevan päätöksen päätösosan kahdesta tulkinnasta ei kuitenkaan ollut päätöksen perustelujen mukainen.

18 Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi myös 9.11.2010 tehdyn päätöksen perustelujen kanssa ristiriidassa olevana sen päätösosan tulkinnan, jota komissio oli ehdottanut vaihtoehtoisesti ja jossa katsotaan sen, ettei eräitä 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia mainita kyseisen päätöksen 1, 3 ja 4 artiklassa, voivan – ilman, että olisi tarpeen katsoa, että näissä artikloissa todettiin erillisiä yhtenä kokonaisuutena pidettäviä jatkettuja kilpailusääntöjen rikkomisia – selittyä sillä, että mainitut liikenteenharjoittajat eivät liikennöineet kyseisissä säännöksissä tarkoitetuilla reiteillä.

19 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi toiseksi, että 9.11.2010 tehdyn päätöksen perusteluissa oli huomattavia sisäisiä ristiriitaisuuksia.

20 Todettuaan, ettei kumpikaan 9.11.2010 tehdyn päätöksen päätösosan kahdesta mahdollisesta tulkinnasta ollut päätöksen perustelujen mukainen, unionin yleinen tuomioistuin tutki kolmanneksi, olivatko kyseisen päätöksen sisäiset ristiriitaisuudet ainakin jommassakummassa näistä kahdesta mahdollisesta tulkinnasta omiaan loukkaamaan kantajien puolustautumisoikeuksia ja estämään unionin yleistä tuomioistuinta harjoittamasta valvontaansa. Unionin yleinen tuomioistuin totesi ensinnäkin ensimmäisestä tulkinnasta, jonka mukaan kyse on neljästä erillisestä yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta, etteivät kantajat olleet kyenneet ymmärtämään, missä määrin perusteluissa esitetyillä todisteilla, jotka liittyivät yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaoloon, voitiin osoittaa neljän päätösosassa todetun erillisen rikkomisen olemassaolo, ja etteivät kantajat näin ollen olleet myöskään kyenneet riitauttamaan näiden todisteiden riittävyyttä. Se katsoi toiseksi, että kantajien oli mahdotonta ymmärtää logiikkaa, jonka perusteella komissio oli katsonut niiden olevan vastuussa rikkomisesta myös niiden 9.11.2010 tehdyn päätöksen kussakin artiklassa määritetyn vaikutusalueen sisällä olevien reittien osalta, joilla ne eivät liikennöi.

D Riidanalainen päätös

21 Unionin yleisen tuomioistuimen antaman kumoamistuomion jälkeen komissio lähetti 20.5.2016 kirjeen niille 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä tutkinnan kohteena olleille liikenteenharjoittajille, jotka olivat nostaneet mainitusta päätöksestä kanteen unionin yleisessä tuomioistuimessa, ja ilmoitti niille kyseisessä kirjeessä, että komission kilpailun pääosasto aikoi ehdottaa komissiolle sellaisen uuden päätöksen tekemistä, jossa todetaan, että ne olivat osallistuneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan sekä EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkomiseen kaikilla kyseisessä päätöksessä mainituilla reiteillä.

22 Edellä 21 kohdassa mainitun komission kirjeen vastaanottajia kehotettiin esittämään kantansa komission kilpailun pääosaston ehdotuksesta kuukauden kuluessa. Kaikki kyseessä olevat liikenteenharjoittajat, myös kantajat, käyttivät tätä mahdollisuutta.

23 Komissio antoi 17.3.2017 päätöksen C(2017) 1742 final SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja [EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen] 8 artiklan mukaisesta menettelystä (asia AT.39258 – Lentorahti) (jäljempänä riidanalainen päätös). Mainitun päätöksen adressaatteina on 19 liikenteenharjoittajaa (jäljempänä tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat) eli

– Air Canada

– AF-KLM

– AF

– KLM

– British Airways

– Cargolux

– CPA

– Japan Airlines

– Latam Airlines Group

– Lan Cargo

– Lufthansa Cargo

– Lufthansa

– Swiss

– Martinair

– SAS

– SAS Cargo

– SAS Consortium

– SAC

– SIA.

24 Riidanalaisessa päätöksessä ei esitetä väitteitä väitetiedoksiannon muiden adressaattien osalta.

25 Riidanalaisen päätöksen perusteluissa kuvataan yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkomista, jolla tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien väitetään polttoainelisän, turvallisuuslisän ja lisistä maksettavan provision avulla sovittaneen yhteen käyttäytymistään rahtipalvelujen hinnoittelun alalla maailmanlaajuisesti.

26 Riidanalaisen päätöksen 4.1 kohdassa komissio ensinnäkin kuvasi ”kartellin perusperiaatteet ja rakenteen”. Kyseisen päätöksen 107 ja 108 perustelukappaleessa se totesi, että tutkimus oli paljastanut maailmanlaajuisen kartellin, joka perustui kilpailijoiden välillä pitkään jatkuneen kahden- ja monenvälisen yhteydenpidon verkostoon sellaisen käyttäytymisen osalta, josta ne olivat päättäneet, jota ne suunnittelivat tai jota ne aikoivat noudattaa rahtipalvelujen eri hintatekijöihin eli polttoainelisään, turvallisuuslisään ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen nähden. Se korosti, että kyseisen yhteydenpitoverkoston yhteisenä tavoitteena oli sovittaa yhteen kilpailijoiden käyttäytymistä hinnoittelun alalla tai vähentää niiden hinnoittelupolitiikkaan liittyvää epävarmuutta (jäljempänä riidanalainen kartelli).

27 Riidanalaisen päätöksen 109 perustelukappaleen mukaan polttoainelisän yhteensovitetulla soveltamisella pyrittiin varmistamaan, että liikenteenharjoittajat koko maailmassa perivät kiinteämääräisen kilokohtaisen lisän kaikilta kyseessä olevilta lähetyksiltä. Komission mukaan liikenteenharjoittajien pääasiallisesti kahdenvälisen yhteydenpidon monitahoinen verkosto oli luotu polttoainelisän soveltamisen yhteensovittamiseksi ja valvomiseksi, ja sen tarkasta soveltamispäivästä päätettiin usein paikallisella tasolla siten, että tärkein paikallinen liikenteenharjoittaja toimi yleensä johtajana, jonka esimerkkiä muut seurasivat. Tämä yhteensovitettu lähestymistapa ulotettiin koskemaan myös turvallisuuslisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, joten provisioista oli tullut liikenteenharjoittajille nettotuloja ja ne olivat olleet lisäkannustintoimenpide, jolla liikenteenharjoittajat saatiin noudattamaan lisiä koskevaa yhteensovittamista.

28 Riidanalaisen päätöksen 110 perustelukappaleen mukaan useiden liikenteenharjoittajien päätoimipaikan ylin johto oli joko suoraan mukana yhteydenpidossa kilpailijoihin tai sai siitä tietoa säännöllisesti. Lisien tapauksessa päätoimipaikan vastuuasemassa olevat työntekijät olivat yhteydessä toisiinsa, kun lisien tason muuttaminen oli näköpiirissä. Myös provisioiden maksamisesta kieltäytyminen vahvistettiin useaan otteeseen keskushallinnon tasolla käydyssä yhteydenpidossa. Lisäksi paikallistasolla käytiin komission mukaan tiivistä yhteydenpitoa yhtäältä keskushallinnon antamien ohjeiden täytäntöönpanemiseksi paremmin ja niiden mukauttamiseksi paikallisiin markkinaolosuhteisiin ja toisaalta paikallisten aloitteiden yhteensovittamiseksi ja täytäntöönpanemiseksi. Viimeksi mainitussa tapauksessa liikenteenharjoittajien päätoimipaikat hyväksyivät yleensä ehdotetun toiminnan tai saivat siitä tiedon.

29 Riidanalaisen päätöksen 111 perustelukappaleen mukaan liikenteenharjoittajat ottivat yhteyttä toisiinsa joko kahdenvälisesti, pienissä ryhmissä tai joissakin tapauksissa suurilla monenvälisillä foorumeilla. Liikenteenharjoittajien edustajien paikallisia yhteenliittymiä käytettiin komission mukaan muun muassa Hongkongissa ja Sveitsissä tuoton parantamista koskevista toimenpiteistä keskustelemiseksi ja lisien yhteensovittamiseksi. Tähän tarkoitukseen käytettiin myös WOW-allianssin kaltaisten allianssien kokouksia.

30 Riidanalaisen päätöksen 4.3, 4.4 ja 4.5 kohdassa komissio kuvasi toiseksi polttoainelisää, turvallisuuslisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä koskevaa yhteydenpitoa (jäljempänä riidanalainen yhteydenpito).

31 Komissio tiivisti ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 118–120 perustelukappaleessa polttoainelisään liittyvän yhteydenpidon seuraavasti:

> ”(118) Kahdenvälisen yhteydenpidon verkosto, johon osallistuu useita lentoyhtiöitä, perustettiin vuoden 1999 loppupuolen ja vuoden 2000 alkupuolen välillä, ja sen avulla osallistujat voivat vaihtaa tietoja osallistujien yrityksissä toteuttamista toimista kaikkien verkoston jäsenten kesken. Liikenteenharjoittajat ottivat säännöllisesti yhteyttä toisiinsa keskustellakseen kaikista polttoainelisään liittyvistä kysymyksistä, erityisesti järjestelyn muutoksista, polttoainelisän tason muutoksista, järjestelyn johdonmukaisesta soveltamisesta ja tilanteista, joissa tietyt lentoyhtiöt eivät soveltaneet järjestelmää.
>
> (119) Polttoainelisän toteuttamiseksi paikallisella tasolla on usein sovellettu järjestelmää, jossa tietyillä reiteillä tai joissakin maissa määräävässä asemassa olevat lentoyhtiöt ilmoittivat ensimmäisinä muutoksesta, minkä jälkeen muut seurasivat niiden esimerkkiä – –
>
> (120) Polttoainelisää koskeva kilpailunvastainen yhteensovittaminen tapahtui pääasiallisesti neljässä tilanteessa: otettaessa polttoainelisät käyttöön vuoden 2000 alkupuolella, otettaessa polttoainelisää koskeva järjestely käyttöön uudelleen [kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA)] järjestelyn kumoamisen jälkeen, otettaessa käyttöön uusia käynnistyskynnyksiä (jotka nostavat polttoainelisän enimmäistasoa) etenkin ajankohtana, jolloin polttoaineindeksit lähenivät kynnysarvoa, jonka ylittyessä polttoainelisän korotus tai alennus oli tarkoitus ottaa käyttöön.”

32 Riidanalaisen päätöksen 579 perustelukappaleessa komissio tiivisti toiseksi turvallisuuslisään liittyvän yhteydenpidon seuraavasti:

> ”Useat [tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat] ovat keskustelleet muun muassa aikeistaan ottaa käyttöön turvallisuuslisä – –. Myös lisän suuruudesta ja käyttöönottoaikataulusta on käyty keskusteluja. [Tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat] ovat lisäksi vaihtaneet ajatuksia asiakkailleen annettavista perusteluista. Turvallisuuslisän täytäntöönpanoa koskevaa satunnaista yhteydenpitoa on ollut koko vuodet 2002–2006 kattavan ajanjakson ajan. Laitonta yhteensovittamista on ollut sekä keskushallintojen että paikallisella tasolla.”

33 Riidanalaisen päätöksen 676 perustelukappaleessa komissio totesi kolmanneksi, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat ”kieltäytyneet edelleen maksamasta lisistä provisiota ja [olivat] vahvistaneet toisilleen tähän alaan liittyvät aikomuksensa lukuisissa yhteydenotoissa”.

34 Kolmanneksi komissio arvioi riidanalaisen päätöksen 4.6 kohdassa riidanalaista yhteydenpitoa. Kantajien osalta huomioon otetun yhteydenpidon arviointi sisältyy riidanalaisen päätöksen 790–792 perustelukappaleeseen.

35 Neljänneksi komissio sovelsi riidanalaisen päätöksen 5 kohdassa nyt käsiteltävän asian tosiseikkoihin SEUT 101 artiklaa ja täsmensi kyseisen päätöksen alaviitteessä nro 1289, että huomioon otetut näkökohdat pätivät myös ETA-sopimuksen 53 artiklaan ja EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklaan. Se totesi siten mainitun päätöksen 846 perustelukappaleessa ensinnäkin, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat sovittaneet yhteen käyttäytymisensä tai vaikuttaneet hinnoitteluun, ”mikä merkits[i] viime kädessä hintojen vahvistamista suhteessa” polttoainelisään, turvallisuuslisään ja provision maksamiseen lisistä. Saman päätöksen 861 perustelukappaleessa komissio luonnehti ”rahtipalvelujen hinnoittelukäyttäytymisen yhteensovittamista koskevan yleisen järjestelmän”, jonka osalta komission tutkinnassa oli käynyt ilmi, että kyse on ”monitahoisesta kilpailusääntöjen rikkomisesta, joka koostuu erilaisista toimista, joita [voitiin] luonnehtia joko sopimukseksi tai yhdenmukaistetuksi menettelytavaksi, joiden yhteydessä kilpailijat o[li]vat tietoisesti korvanneet kilpailun riskit keskinäisellä käytännön yhteistyöllään”.

36 Riidanalaisen päätöksen 869 perustelukappaleessa komissio totesi toiseksi, että ”kyseessä oleva käyttäytyminen merkits[i] yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua SEUT 101 artiklan rikkomista”. Se katsoi siten, että kyseisillä järjestelyillä pyrittiin yhteen kilpailunvastaiseen päämäärään, joka oli kilpailun estäminen rahtialalla ETA-alueella, myös silloin, kun yhteensovittaminen tapahtui paikallisella tasolla ja siihen liittyi paikallisia vaihteluja (872–876 perustelukappale), että ne liittyivät ”yhteen ainoaan tuotteeseen/palveluun” eli ”– – rahtipalvelujen tarjoamiseen ja niiden hinnoitteluun” (877 perustelukappale), koskivat samoja yrityksiä (878 perustelukappale), olivat luonteeltaan ainutkertaisia (879 perustelukappale) ja koskivat kolmea osatekijää – eli polttoainelisää, turvallisuuslisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä –, joista oli ”keskusteltu usein yhdessä saman kilpailijoiden kanssa käydyn yhteydenpidon aikana” (880 perustelukappale).

37 Riidanalaisen päätöksen 882 perustelukappaleessa komissio lisäsi, että kantajat olivat osallistuneet yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen kolmesta osatekijästä kahteen, toisin sanoen polttoainelisään ja turvallisuuslisään, mutta että ”kun otetaan huomioon niiden osallistuminen muihin kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöihin, ne olisivat kohtuudella voineet ennakoida osapuolten näkemystenvaihdon lisistä maksettavan provision kaltaisesta muihin osatekijöihin liittyvästä aiheesta ja olivat valmiita ottamaan siihen sisältyvän riskin”.

38 Riidanalaisen päätöksen 884 perustelukappaleessa komissio päätteli kolmanneksi, että kyseessä oli jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen.

39 Riidanalaisen päätöksen 885–890 perustelukappaleessa komissio tutki neljänneksi sen yhteydenpidon merkityksellisyyttä, joka tapahtui kolmansissa maissa ja koski sellaisia reittejä, joita liikenteenharjoittajat eivät olleet koskaan liikennöineet tai joita ne eivät olisi voineet laillisesti liikennöidä. Se katsoi, että kun otetaan huomioon riidanalaisen kartellin maailmanlaajuinen luonne, tällä yhteydenpidolla oli merkitystä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaolon osoittamisessa. Se huomautti erityisesti yhtäältä, että lisät olivat yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät koskeneet vain tiettyä reittiä, vaan niitä oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti, mukaan lukien ETA:sta ja Sveitsistä lähtevät ja niihin suuntautuvat reitit. Se totesi, että provisioiden maksamisesta kieltäytyminen oli myös luonteeltaan yleistä. Se katsoi toisaalta, että etenkin sellaisten sopimusten ansiosta, joita

liikenteenharjoittajat saattoivat keskenään tehdä, mikään ylitsepääsemätön este ei estänyt niitä tarjoamasta rahtipalveluja reiteillä, joita ne eivät olleet koskaan liikennöineet tai joita ne eivät olisi voineet liikennöidä laillisesti.

40 Riidanalaisen päätöksen 903 perustelukappaleessa komissio totesi viidenneksi, että riidanalaisen käyttäytymisen tarkoituksena oli rajoittaa kilpailua ”ainakin [unionissa], ETA:ssa ja Sveitsissä”. Kyseisen päätöksen 917 perustelukappaleessa se totesi vielä lähinnä, että kyseisen käyttäytymisen ”konkreettisia vaikutuksia” ei näin ollen ollut tarpeen ottaa huomioon.

41 Riidanalaisen päätöksen 922–971 perustelukappaleessa komissio tarkasteli kuudenneksi WOW-allianssia. Se päätteli kyseisen päätöksen 971 perustelukappaleessa seuraavaa:

”Kun otetaan huomioon WOW-allianssisopimuksen sisältö ja sen täytäntöönpano, komissio katsoo, että lisien yhteensovittaminen WOW[-allianssin] jäsenten välillä tapahtui niiden allianssia koskevien lainmukaisten puitteiden ulkopuolella, jotka eivät oikeuta tätä yhteensovittamista. Jäsenet olivat todellisuudessa tietoisia tällaisen yhteensovittamisen laittomuudesta. Ne olivat lisäksi perillä siitä, että lisien yhteensovittamisessa oli mukana useita [liikenteenharjoittajia], jotka eivät osallistuneet WOW-[allianssiin]. Komissio katsoo siis, että todisteet WOW[-allianssin] jäsenten välisestä yhteydenpidosta – – merkitsevät näyttöä niiden osallistumisesta SEUT 101 artiklan rikkomiseen, sellaisena kuin se kuvataan tässä päätöksessä.”

42 Komissio tutki seitsemänneksi riidanalaisen päätöksen 972–1021 perustelukappaleessa seitsemän sellaisen kolmannen maan sääntelyä, joiden osalta useat tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat väittäneet, että niiden oli kyseisen sääntelyn mukaan yhdenmukaistettava lisät, mikä esti siten merkityksellisten kilpailusääntöjen soveltamisen. Komissio katsoi, etteivät nämä liikenteenharjoittajat olleet osoittaneet toimineensa mainittujen kolmansien maiden pakottamina.

43 Riidanalaisen päätöksen 1024–1035 perustelukappaleessa komissio totesi kahdeksanneksi, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen oli omiaan vaikuttamaan huomattavasti jäsenvaltioiden, ETA-sopimuksen sopimuspuolten ja EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen sopimuspuolten väliseen kauppaan.

44 Komissio tutki yhdeksänneksi rajat, jotka koskevat sen alueellista ja ajallista toimivaltaa todeta kilpailusääntöjen rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia nyt käsiteltävässä tapauksessa. Riidanalaisen päätöksen 822–832 perustelukappaleessa komissio totesi otsikon ”Komission toimivalta” alla yhtäältä lähinnä ensinnäkin, ettei se sovella SEUT 101 artiklaa päivämäärää 1.5.2004 aikaisempiin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka koskevat Euroopan unionissa sijaitsevien lentoasemien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien välisiä reittejä (jäljempänä unionin ja kolmansien maiden väliset reitit), toiseksi, ettei se sovella ETA-sopimuksen 53 artiklaa päivämäärää 19.5.2005 aikaisempiin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka koskevat unionin ja kolmansien maiden välisiä reittejä ja sellaisissa maissa sijaitsevien lentoasemien, jotka ovat ETA-sopimuksen sopimuspuolia mutta eivät unionin jäsenvaltioita, ja kolmansissa maissa sijaitsevien lentoasemien välisiä reittejä (jäljempänä ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden väliset reitit ja yhdessä unionin ja kolmansien maiden välisten reittien kanssa ETA:n ja kolmansien maiden väliset reitit), ja lopuksi, ettei se sovella EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklaa päivämäärää 1.6.2002 aikaisempiin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka koskevat unionissa sijaitsevien lentoasemien ja Sveitsin lentoasemien välisiä reittejä (jäljempänä unionin ja Sveitsin väliset

reitit). Se täsmensi myös, että riidanalaisessa päätöksessä ei ”millään tavalla pyritty toteamaan, että [EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen] 8 artiklaa olisi rikottu Sveitsin [ja] kolmansien maiden [välisten] rahtipalvelujen osalta”.

45 Toisaalta komissio hylkäsi riidanalaisen päätöksen 1036–1046 perustelukappaleessa otsikon ”SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan sovellettavuus saapuviin reitteihin” alla eri tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien väitteet, joiden mukaan se ylitti alueellisen toimivaltansa rajat kansainvälisen oikeuden sääntöjen perusteella, kun se totesi rikkomisen ja määräsi siitä seuraamuksia kolmansista maista lähtevillä ja ETA:han saapuvilla reiteillä (jäljempänä saapuvat reitit ja näillä reiteillä tarjottujen rahtipalvelujen osalta saapuvat rahtipalvelut). Komissio palautti erityisesti kyseisen päätöksen 1042 perustelukappaleessa seuraavalla tavalla mieleen kriteerit, joita sen mukaan oli sovellettava:

”SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan ekstraterritoriaalisesta soveltamisesta on todettava, että näitä määräyksiä sovelletaan järjestelyihin, jotka pannaan täytäntöön [unionissa] (toimeenpanoteoria) tai joilla on välittömiä, huomattavia ja ennakoitavissa olevia vaikutuksia [unionissa] (vaikutusteoria).”

46 Komissio sovelsi riidanalaisen päätöksen 1043–1046 perustelukappaleessa näitä kriteereitä nyt käsiteltävän asian tosiseikkoihin:

”(1043) [Saapuvien] rahtipalvelujen tapauksessa sovelletaan SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa, koska itse palvelu, joka on hintojen vahvistamista koskevan rikkomisen kohteena, on tarjottava ja todellakin tarjotaan osittain ETA:n alueella. Lisäksi lukuisat yhteydenotot, joilla adressaatit ovat sovittaneet yhteen lisät ja provisioiden maksamisesta [kieltäytymisen], ovat tapahtuneet ETA:ssa tai ne ovat koskeneet osallistujia ETA:ssa.

(1044) – – esimerkillä, joka mainitaan [yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 mukaisesti annetussa komission konsolidoidussa] tiedonannossa [toimivaltakysymyksistä (EUVL 2008, C 95, s. 1 ja oikaisu EUVL 2009, C 43, s. 10)], ei ole tässä merkitystä. [Mainittu] tiedonanto liittyy yritysten liikevaihdon maantieteelliseen jakautumiseen sen määrittämiseksi, ylittyvätkö yrityskeskittymien valvonnasta 20.1.2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 [(EUVL 2004, L 24, s 1)] 1 artiklassa säädetyt liikevaihtoa koskevat raja arvot.

(1045) Lisäksi rahdin kuljetusta – – unioniin ja ETA:[han] koskevilla kilpailunvastaisilla menettelytavoilla kolmansissa maissa voi olla välittömiä, huomattavia ja ennakoitavissa olevia vaikutuksia unionissa ja ETA:ssa, koska ETA:[han] suuntautuvan lentoliikenteen kasvaneet kustannukset ja näin ollen maahan tuotujen tavaroiden korkeammat hinnat ovat jo luonnostaan omiaan vaikuttamaan kuluttajiin ETA-alueella. Nyt käsiteltävässä asiassa kilpailunvastaisilla menettelytavoilla, joilla poistetaan [saapuvia] rahtipalveluja tarjoavien liikenteenharjoittajien välinen kilpailu, saattoi olla tällaisia vaikutuksia myös siihen, miten muut liikenteenharjoittajat tarjoavat [rahti]palveluja ETA:ssa kolmansien maiden liikenteenharjoittajien käyttämien ETA:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien (hubs) ja niiden kyseisten lähetysten ETA:ssa olevien määränpäälentoasemien välillä, joihin kolmannen maan liikenteenharjoittaja ei liikennöi.

(1046) Lopuksi on korostettava, että komissio on paljastanut maailmanlaajuisen kartellin. Kartelli on toteutettu ympäri maailmaa, ja saapuvia reittejä koskevat kartellin järjestelyt olivat erottamaton osa yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomista. Kartellin järjestelyt organisoitiin useissa tapauksissa keskustasolla, ja paikallinen henkilöstö ainoastaan sovelsi niitä. Lisien yhtenäinen soveltaminen maailmanlaajuisesti oli kartellin avaintekijä.”

47 Viidenneksi komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1146 perustelukappaleessa, että riidanalainen kartelli oli alkanut 7.12.1999 ja että se oli kestänyt 14.2.2006 saakka. Se täsmensi samassa perustelukappaleessa, että kyseisellä kartellilla oli rikottu

– SEUT 101 artiklaa 7.12.1999–14.2.2006 unionissa sijaitsevien lentoasemien välisen lentoliikenteen osalta

– SEUT 101 artiklaa 1.5.2004–14.2.2006 unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä harjoitetun lentoliikenteen osalta

– ETA-sopimuksen 53 artiklaa 7.12.1999–14.2.2006 ETA:ssa sijaitsevien lentoasemien välillä harjoitetun lentoliikenteen osalta (jäljempänä ETA:n sisäiset reitit)

– ETA-sopimuksen 53 artiklaa 19.5.2005–14.2.2006 ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä harjoitetun lentoliikenteen osalta ja

– EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklaa 1.6.2002–14.2.2006 unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä harjoitetun lentoliikenteen osalta.

48 Komissio katsoi kantajien osalta, että rikkominen kesti 13.12.1999–14.2.2006.

49 Kuudenneksi komissio tarkasteli riidanalaisen päätöksen 8 kohdassa toteutettavia korjaavia toimenpiteitä ja määrättäviä sakkoja.

50 Erityisesti sakkojen määrän määrittämisen osalta komissio ilmoitti ottaneensa huomioon yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden ja keston sekä mahdolliset raskauttavat tai lieventävät seikat. Se viittasi tältä osin asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennasta annettuihin suuntaviivoihin (EUVL 2006, C 210, s. 2; jäljempänä vuoden 2006 suuntaviivat).

51 Riidanalaisen päätöksen 1184 ja 1185 perustelukappaleessa komissio totesi sakon perusmäärän muodostuvan osuudesta, joka voi olla jopa 30 prosenttia yrityksen myynnin arvosta rikkomisen vakavuudesta riippuen ja joka kerrotaan niiden vuosien lukumäärällä, joina yritys on osallistunut rikkomiseen; tähän lisätään vielä määrä, joka on 15–25 prosenttia myynnin arvosta (jäljempänä lisämäärä).

52 Komissio määritti riidanalaisen päätöksen 1197 perustelukappaleessa myynnin arvon laskemalla yhteen vuodelta 2005 – joka oli viimeinen täysi vuosi ennen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen päättymistä – liikevaihdon, joka liittyi molemman suuntaisiin lentoihin ETA:n sisäisillä reiteillä, unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä, unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä sekä ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Komissio otti myös huomioon uusien jäsenvaltioiden liittymisen unioniin vuonna 2004.

53 Riidanalaisen päätöksen 1198–1212 perustelukappaleessa komissio vahvisti vakavuuskertoimeksi 16 prosenttia, kun otetaan huomioon rikkomisen luonne (hintojen vahvistamisesta tehdyt horisontaaliset sopimukset), tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien yhteenlaskettu markkinaosuus (34 prosenttia maailmanlaajuisesti ja ainakin yhtä suuri osuus ETA:n sisäisillä sekä ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä), riidanalaisen kartellin maantieteellinen ulottuvuus (maailmanlaajuinen) ja se, että kartelli toteutettiin käytännössä.

54 Komissio määritti riidanalaisen päätöksen 1214–1217 perustelukappaleessa kantajien yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen keston asianomaisten reittien mukaan seuraavasti:

– ETA:n sisäiset reitit SAS:n osalta 17.8.2001–14.2.2006, SAS Cargon osalta 1.6.2001–14.2.2006 ja SAS Consortiumin osalta 13.12.1999–28.12.2003 eli vuosina ja kuukausina ilmaistuna vastaavasti 4 vuotta ja 5 kuukautta, 4 vuotta ja 8 kuukautta ja 4 vuotta, jolloin kertoimiksi saadaan vastaavasti 4 ja 5/12, 4 ja 8/12 sekä 4

– unionin ja kolmansien maiden väliset reitit SAS:n ja SAS Cargon osalta 1.5.2004–14.2.2006 eli vuosina ja kuukausina ilmaistuna 1 vuosi ja 9 kuukautta, jolloin kertoimeksi saadaan 1 ja 9/12

– unionin ja Sveitsin väliset reitit SAS:n osalta 1.6.2002–14.2.2006, SAS Cargon osalta 1.6.2001–14.2.2006 ja SAS Consortiumin osalta 1.6.2002–28.12.2003 eli vuosina ja kuukausina ilmaistuna vastaavasti 3 vuotta ja 8 kuukautta, 3 vuotta ja 8 kuukautta ja 1 vuotta ja 6 kuukautta, jolloin kertoimiksi saadaan vastaavasti 3 ja 8/12, 3 ja 8/12 sekä 1 ja 6/12

– ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden väliset reitit SAS:n ja SAS Cargon osalta 19.5.2005–14.2.2006 eli kuukausina ilmaistuna 8 kuukautta, jolloin kertoimeksi saadaan 8/12.

55 Komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 1219 perustelukappaleessa, että kun otetaan huomioon asian erityiset olosuhteet ja edellä 53 kohdassa esitetyt kriteerit, lisämäärän oli oltava 16 prosenttia myynnin arvosta. Kyseisen päätöksen 1221, 1223 ja 1227–1229 perustelukappaleessa komissio täsmensi, että tämä lisämäärä oli jaettava SAS:n, SAS Cargon ja SAS Consortiumin kesken siten, että siitä ilmenee, miten kauan kukin näistä yrityksistä on osallistunut yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

56 Riidanalaisen päätöksen 1240–1242 perustelukappaleessa perusmääräksi, joka SAS:n osalta arvioitiin 106 000 000 euroksi, SAS Cargon osalta 108 000 000 euroksi ja SAS Consortiumin osalta14 000 000 euroksi, vahvistettiin vastaavasti 60 000 000 euroa, 61 000 000 euroa ja 14 000 000 euroa sen jälkeen, kun siihen oli sovellettu vuoden 2006 suuntaviivojen 37 kohtaan perustuvaa 50 prosentin alennusta (jäljempänä 50 prosentin yleinen alennus), joka liittyi siihen, että osa saapuviin reitteihin sekä ETA:sta lähteviin ja kolmansiin maihin suuntautuviin reitteihin (jäljempänä lähtevät reitit) liittyvistä palveluista oli tarjottu ETA-sopimuksen kattaman alueen ulkopuolella ja että osa vahingosta oli siis voinut aiheutua mainitun alueen ulkopuolella.

57 Riidanalaisen päätöksen 1243–1245 perustelukappaleessa komissio korotti vuoden 2006 suuntaviivojen 28 kohdan perusteella SAS Cargolle ja SAS Consortiumille määrätyn sakon perusmäärää 50 prosentilla rikkomisen uusimisen vuoksi.

58 Riidanalaisen päätöksen 1258 ja 1259 perustelukappaleessa komissio myönsi kantajille vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohdan perusteella sakon perusmäärään 10 prosentin alennuksen lieventävien seikkojen nojalla sen vuoksi, että ne olivat osallistuneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen vain rajallisesti.

59 Riidanalaisen päätöksen 1264 ja 1265 perustelukappaleessa komissio myönsi tutkinnan kohteena olleille liikenteenharjoittajille vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohdan perusteella sakon perusmäärään 15 prosentin lisäalennuksen (jäljempänä 15 prosentin yleinen alennus) sen vuoksi, että tietyillä sääntelyjärjestelmillä oli edistetty riidanalaista kartellia.

60 Riidanalaisen päätöksen 1268 ja 1271 perustelukappaleessa komissio sitä vastoin hylkäsi kantajien väitteen, jonka mukaan niille oli voinut syntyä perusteltu luottamus siltä osin kuin on kyse rajoista, jotka koskivat komission alueellista toimivaltaa todeta Tanskan kilpailuviranomaisen vuonna 2002 tekemän päätöksen kilpailusääntöjen rikkominen.

61 Riidanalaisen päätöksen 1293 perustelukappaleessa komissio vahvisti näin ollen sakkojen perusmääräksi mukautuksen jälkeen SAS:n osalta 45 000 000 euroa, SAS Cargon osalta 76 250 000 euroa ja SAS Consortiumin osalta 17 500 000 euroa.

62 Komissio otti riidanalaisen päätöksen 1347–1354 perustelukappaleessa huomioon kantajien myötävaikutuksen niiden jättämän sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä koskevan hakemuksen yhteydessä alentamalla sakon määrää 15 prosentilla, joten – kuten riidanalaisen päätöksen 1404 perustelukappaleessa on todettu – kantajille määrätyn sakon määräksi vahvistettiin SAS:n osalta 38 250 000 euroa, SAS Cargon osalta 64 812 500 euroa ja SAS Consortiumin osalta 14 875 000 euroa.

63 Riidanalaisen päätöksen päätösosassa säädetään nyt vireillä olevaa oikeusriitaa koskevilta osin seuraavaa:

”1 artikla

Seuraavat yritykset ovat syyllistyneet [SEUT] 101 artiklan, [ETA-sopimuksen] 53 artiklan ja [EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen] 8 artiklan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun rikkomiseen sovittamalla yhteen käyttäytymistään [rahti]palvelujen hinnoittelun alalla koko maailmassa [polttoainelisän], [turvallisuuslisän] ja lisistä maksettavan provision osalta seuraavilla reiteillä ja seuraavina ajanjaksoina.

1) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa [ETA:n sisäisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:

– –

o) SAS – –, 17.8.2001–14.2.2006

p) [SAS Cargo], 1.6.2001–14.2.2006

q) [SAS Consortium], 13.12.1999–28.12.2003

– –

2) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet SEUT 101 artiklaa [unionin ja kolmansien maiden välisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:

– –

o) SAS – –, 1.5.2004–14.2.2006

p) [SAS Cargo], 1.5.2004–14.2.2006

– –

3) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet ETA-sopimuksen 53 artiklaa [ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:

– –

o) SAS – –, 19.5.2005–14.2.2006

p) [SAS Cargo], 19.5.2005–14.2.2006

– –

4) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet [EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen] 8 artiklaa [unionin ja Sveitsin välisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:

– –

o) SAS – –, 1.6.2002–14.2.2006

p) [SAS Cargo], 1.6.2002–14.2.2006

q) [SAS Consortium], 1.6.2002–28.12.2003

– –

2 artikla

Muutetaan – – 9.11.2010 tehtyä päätöstä seuraavasti:

kumotaan 5 artiklan j, k ja l [alakohta].

3 artikla

Tämän päätöksen 1 artiklassa tarkoitetun yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen ja British Airwaysin – – osalta myös niiden 9.11.2010 tehdyn päätöksen 1–4 artiklaan – – sisältyvien näkökohtien johdosta, joista on tullut lopullisia, määrätään seuraavat sakot:

– –

n) SAS Consortium 5 355 000 euroa

o) [SAS Cargo ja SAS Consortium] yhteisvastuullisesti: 4 254 250 euroa

p) [kantajat] yhteisvastuullisesti: 5 265 750 euroa

q) [SAS Cargo] ja SAS – – yhteisvastuullisesti: 32 984 250 euroa

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 euroa

– –

4 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitettujen yritysten on lopetettava 1 artiklassa tarkoitettu yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen välittömästi, jos ne eivät ole sitä jo tehneet.

Niiden on pidättäydyttävä myös kaikista toimista tai käyttäytymisestä, joilla on sama tai samankaltainen tarkoitus tai vaikutus.

5 artikla

Tämän päätöksen adressaatteja ovat seuraavat:

– –

[kantajat]

– –”

II Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset

64 Kantajat nostivat nyt käsiteltävän kanteen unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 29.5.2017 toimittamallaan kannekirjelmällä.

65 Komissio jätti vastineensa unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 29.9.2017.

66 Kantajat toimittivat vastauskirjelmän unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 8.1.2018.

67 Komissio toimitti vastaajan vastauskirjelmän unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 1.3.2018.

68 Neljännen jaoston ehdotuksesta unionin yleinen tuomioistuin päätti 24.4.2019 siirtää nyt käsiteltävän asian työjärjestyksensä 28 artiklan nojalla laajennetulle ratkaisukokoonpanolle.

69 Unionin yleinen tuomioistuin esitti 25.6.2017 työjärjestyksen 89 artiklan mukaisten prosessinjohtotoimien yhteydessä asianosaisille kirjallisia kysymyksiä. Asianosaiset vastasivat näihin kysymyksiin asetetussa määräajassa.

70 Asianosaisten suulliset lausumat ja vastaukset yleisen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 11.7.2019 pidetyssä istunnossa. Kantajia kehotettiin toimittamaan istunnon jälkeen WOW-allianssiin liittyvä sopimus sekä lentoliikennepalveluihin liittyvä sopimus (jäljempänä lentoliikennesopimus). Asianosaiset noudattivat tätä pyyntöä asetetussa määräajassa.

71 Asian käsittelyn suullinen vaihe päätettiin 18.7.2019.

72 Koska unionin yleinen tuomioistuin (laajennettu neljäs jaosto) katsoi, ettei sillä ollut riittävästi tietoa asiasta ja että asianosaisia oli kehotettava esittämään huomautuksensa perusteesta, josta niillä ei ollut ollut tilaisuutta lausua, se määräsi 7.1.2021 antamallaan määräyksellä, että asian käsittelyn suullinen vaihe aloitetaan uudelleen työjärjestyksen 113 artiklan nojalla.

73 Komissio vastasi asetetussa määräajassa useisiin unionin yleisen tuomioistuimen 12.1., 2.3. ja 12.4. 2021 esittämiin kysymyksiin. Kantajat esittivät komission vastauksia koskevat huomautuksensa 14.5.2021.

74 Unionin yleinen tuomioistuin päätti asian käsittelyn suullisen vaiheen uudelleen 26.7.2021 tehdyllä päätöksellä.

75 Kantajat vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin

– toteuttaa pyydetyt prosessinjohtotoimet tai asian selvittämistoimet ja määrää komission antamaan niille oikeuden tutustua koko unionin yleisessä tuomioistuimessa käsiteltävän asian asiakirja-aineistoon taikka toteuttaa muut tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet

– kumoaa riidanalaisen päätöksen kokonaan tai osittain siltä osin kuin se koskee kantajia

– toissijaisesti alentaa kantajille riidanalaisella päätöksellä määrätyn sakon määrää

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

76 Komissio vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

– hylkää kanteen

– muuttaa kantajille määrätyn sakon määrää poistamalla niiden saaman 50 prosentin yleisen alennuksen ja 15 prosentin yleisen alennuksen, jos unionin yleinen tuomioistuin katsoisi, että saapuvien rahtipalvelujen myynnistä saatua liikevaihtoa ei voitu sisällyttää myynnin arvoon, ja

– velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

III Oikeudellinen arviointi

77 Kanteessaan kantajat vaativat sekä riidanalaisen päätöksen kumoamista että niille määrätyn sakon määrän alentamista. Komissio puolestaan vaatii lähinnä muuttamaan kantajille määrätyn sakon määrää, jos unionin yleinen tuomioistuin katsoisi, että saapuvien rahtipalvelujen myynnistä saatua liikevaihtoa ei voitu sisällyttää myynnin arvoon.

A Kumoamisvaatimukset

78 Kantajat vetoavat kumoamisvaatimustensa tueksi viiteen kanneperusteeseen. Kanneperusteet koskevat seuraavia seikkoja:

– ensimmäinen peruste koskee puolustautumisoikeuksien ja prosessuaalisen yhdenvertaisuuden periaatteen loukkaamista sen vuoksi, että oikeus saada tutustua syyllisyyttä ja syyttömyyttä osoittavaan selvitysaineistoon on evätty

– toinen peruste koskee kuulluksi tulemista koskevan oikeuden loukkaamista ja komission toimivallan puuttumista siltä osin kuin kyse on yhtäältä SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta saapuviin rahtipalveluihin ja toisaalta ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta Sveitsin ja kolmen ETA:n jäsenmaan, jotka eivät ole unionin jäsenvaltioita, eli Islannin, Liechtensteinin ruhtinaskunnan ja Norjan kuningaskunnan välisillä reiteillä (jäljempänä ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin väliset reitit) tarjottaviin rahtipalveluihin

– kolmas peruste koskee virhettä, joka tehtiin arvioitaessa käyttäytymistä, johon kantajat osallistuivat, sekä sitä, osoittiko se niiden osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen tai tienneen siitä

– neljäs peruste koskee SEUT 266 artiklan, SEUT 296 artiklan toisen kohdan ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 17 artiklan rikkomista sillä perusteella, että riidanalaisessa päätöksessä väitetään olevan sisäisiä epäjohdonmukaisuuksia

– toissijaisesti esitetty viides peruste koskee virheitä kantajille määrätyn sakon määrän määrittämisessä.

1. Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan puolustautumisoikeuksia ja prosessuaalisen yhdenvertaisuuden periaatetta on loukattu sen vuoksi, että oikeus saada tutustua syyllisyyttä ja syyttömyyttä osoittavaan selvitysaineistoon on evätty

79 Kantajat väittävät komission loukanneen niiden puolustautumisoikeuksia ja prosessuaalisen yhdenvertaisuuden periaatetta epäämällä niiltä oikeuden tutustua merkitykselliseen selvitysaineistoon, erityisesti siihen, jonka komissio kantajien mukaan sai haltuunsa väitetiedoksiannon lähettämisen jälkeen. Kantajien mukaan kyse on sekä syyllisyyttä että syyttömyyttä osoittavasta selvitysaineistosta, jonka ne väittävät sisältyvät ensinnäkin väitetiedoksiannon muiden adressaattien vastauksiin ja niihin liittyviin asiakirjoihin, toiseksi huomautuksiin, joita muut liikenteenharjoittajat toimittivat unionin yleiselle tuomioistuimelle nostaessaan kanteen 9.11.2010 tehdystä päätöksestä, ja kolmanneksi asiakirjoihin, joilla komissio tuki asiassa COMP/M.3770 – Lufthansa v. Swiss 4.7.2005 tekemässään päätöksessä WOW-allianssista antamaansa lausuntoa.

80 Kantajat katsovat, että se syyllisyyttä osoittava selvitysaineisto, jota niille ei toimitettu ja johon ne väittävät komission tukeutuneen riidanalaisessa päätöksessä, on poistettava todisteiden joukosta. Kyse on muun muassa tietyistä asiakirjoista, jotka koskevat Hongkongissa, Japanissa, Intiassa, Thaimaassa, Singaporessa, Etelä-Koreassa ja Brasiliassa sovellettavaa sääntelyjärjestelmää.

81 Syyttömyyttä osoittavan selvitysaineiston osalta kantajat väittävät, että komission väitetiedoksiannon lähettämisen jälkeen haltuunsa saamat asiakirjat puhuivat todennäköisesti niiden syyttömyyden puolesta, koska ne liittyvät objektiivisesti niitä vastaan esitettyihin väitteisiin ja olisivat siis voineet olla hyödyllisiä niiden puolustuksen kannalta. Kantajien mukaan ne eivät voineet tuntea kyseisten asiakirjojen sisältöä, koska niiltä evättiin oikeus tutustua niihin. Ne yksilöivät kuitenkin tiettyjä asiaa koskevia näkökohtia, joihin kyseinen selvitysaineisto niiden mukaan liittyy. Kantajien mukaan kyse on niiden allianssiseihin liittyvästä käyttäytymisestä, kapasiteettien varaamiseen liittyvistä vertikaalisista suhteista yhtäältä Lufthansan ja toisaalta muiden liikenteenharjoittajien välillä, kolmansissa maissa tapahtuneesta käyttäytymisestä, johon

kantajat osallistuivat, muiden liikenteenharjoittajien sisäisistä spekulaatioista, jotka koskivat kantajiin liittyviä julkisia tietoja, kyseessä olevasta erilaisesta paikallisesta käyttäytymisestä ja sellaisesta käyttäytymisestä, johon kantajat eivät osallistuneet.

82 Kantajat lisäävät, ettei ole komission vaan niiden asia päättää, voiko jokin tietty tieto olla hyödyllinen niiden puolustuksen kannalta vai ei.

83 Kanneperusteensa tueksi kantajat vetoavat muun muassa 25.10.2011 annettuun tuomioon Solvay vastaan komissio (C-109/10 P, EU:C:2011:686) ja 29.6.1995 annettuun tuomioon Solvay vastaan komissio (T-30/91, EU:T:1995:115), perusoikeuskirjan 41 ja 47 artiklaan sekä Roomassa 4.11. 1950 allekirjoitetun ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä Euroopan ihmisoikeussopimus) 6 artiklan 1 kappaleeseen. Huomautuksissaan, jotka koskevat komission unionin yleisen tuomioistuimen 12.4.2021 esittämiin kirjallisiin kysymyksiin antamia vastauksia, kantajat vetoavat myös Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen 25.7.2019 antamaan tuomioon Rook vastaan Saksa (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, 58 ja 59 kohta). Kantajien mukaan kyseisessä tuomiossa vahvistetaan prosessuaalisen yhdenvertaisuuden periaate, sellaisena kuin se on 29.6.1995 annetun tuomion Solvay vastaan komissio (T-30/91, EU:T:1995:115) jälkeen, ja vakuutetaan, että rajoitusten, jotka koskevat mahdollisesti merkityksellisten asiakirjojen tiedoksi antamista, on oltava ehdottoman välttämättömiä, jotta voidaan suojata kolmannen perusoikeuksia tai turvata tärkeä yleinen etu.

84 Kantajat pyytävät lisäksi unionin yleistä tuomioistuinta määräämään prosessinjohtotoimen tai asian selvittämistoimen, jolla komissio velvoitetaan antamaan niille oikeus tutustua koko asiakirja-aineistoon. Istunnossa kantajat mukauttivat vaatimustaan yhtäältä rajaamalla sen ulottuvuuden väitetiedoksiantoon annettaviin vastauksiin ja niiden liitteisiin ja toisaalta ulottamalla sen koskemaan huomautuksia ja asiakirjoja, joita muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat esittivät unionin yleisessä tuomioistuimessa 9.11.2010 tehdystä päätöksestä nostamiensa kanteiden yhteydessä.

85 Komissio kiistää kantajien väitteet.

86 Komissio vetoaa siihen, että kantajat ovat voineet tutkia kaikkia todisteita, joihin niillä on ollut oikeus tutustua, ja että niiden väitteet, jotka liittyvät muun syyttömyyttä osoittavan selvitysaineiston olemassaoloon sen asiakirja-aineistossa, ovat pelkkää spekulaatiota.

87 Komissio väittää lisäksi tutkineensa huolellisesti kantajien esittämät asiakirjoihin tutustumista koskevat vaatimukset. Sen mukaan kantajilla ei ole oikeutta tutustua kaikkiin muiden liikenteenharjoittajien väitetiedoksiantoon antamiin vastauksiin. Komissio väittää myös olevansa velvollinen antamaan kyseiset asiakirjat tiedoksi kantajille vain, jos ilmenee, että ne sisälsivät kantajien syyllisyyttä tai syyttömyyttä osoittavia uusia seikkoja tai että ne olivat olennaisia sen vuoksi, että kantajat pystyvät riitauttamaan komission väitetiedoksiannossa käyttämät luvut.

88 Komissio kiistä kantajien väitteet, jotka koskevat niitä riita-asian näkökohtia, joiden osalta kantajilta on niiden mukaan evätty oikeus tutustua syyttömyyttä osoittavaan selvitysaineistoon.

89 Komissio vastustaa myös kantajien pyyntöä prosessinjohtotoimien tai asian selvittämistoimien määräämisestä. Komissio pitää sitä suhteettomana muun muassa sillä perusteella, että kantajat eivät ole esittäneet vähäisintäkään selvitystä sen osoittamiseksi, että vaaditut asiakirjat ovat asian käsittelyn kannalta tarpeellisia.

90 Tältä osin on muistettava, että puolustautumisoikeuksien noudattaminen edellyttää sitä, että asianomainen yritys saa hallinnollisen menettelyn kuluessa ilmaista asianmukaisesti näkemyksensä esiin tuotujen tosiseikkojen ja olosuhteiden paikkansapitävyydestä ja merkityksestä sekä niistä asiakirjoista, joita komissio on käyttänyt perustamissopimuksen rikkomista koskevan väitteensä tukena (tuomio 7.1.2004, Aalborg Portland ym. v. komissio, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, EU:C:2004:6, 66 kohta).

91 Puolustautumisoikeuksien noudattamisen periaatteeseen erottamattomasti liittyvä oikeus tutustua asiakirja-aineistoon merkitsee sitä, että komission on annettava asianomaiselle yritykselle mahdollisuus tutkia kaikki tutkinta-aineistoon sisältyvät asiakirjat, joilla saattaa olla merkitystä sen puolustuksen kannalta. Näihin kuuluvat sekä asianomaista vastaan että sen puolesta puhuvat asiakirjat muiden yritysten liikesalaisuuksia, komission sisäisiä asiakirjoja ja muita luottamuksellisia tietoja lukuun ottamatta (tuomio 7.1.2004, Aalborg Portland ym. v. komissio, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, EU:C:2004:6, 68 kohta).

92 Tältä osin on korostettava, että asianomaiselle yritykselle ilmoitetaan vasta hallinnollisen kontradiktorisen menettelyn alussa väitetiedoksiannon välityksellä kaikista niistä olennaisista seikoista, joihin komissio nojautuu tässä menettelyn vaiheessa, ja että tällä yrityksellä on oikeus tutustua asiakirjoihin puolustautumisoikeuksiensa tehokkaan käyttämisen turvaamiseksi. Tästä seuraa, että muiden osapuolten väitetiedoksiantoon antamat vastaukset eivät lähtökohtaisesti kuulu niihin tutkinta-aineiston asiakirjoihin, joihin osapuolet voivat tutustua (tuomio 30.9.2009, Hoechst v. komissio, T-161/05, EU:T:2009:366, 163 kohta).

93 Jos komissio aikoo perustaa kantansa väitetiedoksiantoon annetun vastauksen otteeseen tai tällaiseen vastaukseen liitettyyn asiakirjaan näyttääkseen SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltamismenettelyssä toteen, että kilpailusääntöjä on rikottu, muille tässä menettelyssä mukana oleville asianosaisille on annettava mahdollisuus ottaa kantaa tällaiseen todisteeseen. Tällaisissa olosuhteissa kyseinen ote tai siihen liitetty asiakirja on todellisuudessa niitä osapuolia vastaan puhuvaa näyttöä, jotka ovat mahdollisesti osallistuneet kilpailusääntöjen rikkomiseen (ks. tuomio 30.9.2009, Hoechst v. komissio, T-161/05, EU:T:2009:366, 164 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

94 Oikeuskäytännön mukaan otteet väitetiedoksiantoon annetuista vastauksista ovat vastaan puhuvia todisteita, koska komissio käyttää niitä riidanalaisessa päätöksessä vahvistaakseen asianomaista yritystä vastaan puhuvaa väitettään (ks. vastaavasti tuomio 8.7.2008, BPB v. komissio, T-53/03, EU:T:2008:254, 54 kohta).

95 On päinvastoin niin, että väitetiedoksiantoon annettujen vastausten otteita, joita komissio on riidanalaisessa päätöksessä siteerannut tehdessään lyhennelmää erään väitetiedoksiannon adressaatin hallinnollisen menettelyn aikana esittämistä perusteluista vastatakseen niihin, ei voida pitää vastaan puhuvina todisteina (ks. vastaavasti tuomio 15.3.2000, Cimenteries CBR ym. v. komissio, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, EU:T:2000:77, 391 kohta).

96 Asianomaisen yrityksen on tarvittaessa osoitettava, että lopputulos, johon komissio on päätöksessään päätynyt, olisi voinut olla erilainen, mikäli asiakirja, jota ei ole annettu tiedoksi ja johon komissio on nojautunut todetessaan kyseisen yrityksen rikkoneen kilpailusääntöjä, olisi pitänyt poistaa asianomaista vastaan puhuvien todisteiden joukosta (ks. vastaavasti tuomio 26.9.

2018, Infineon Technologies v. komissio, C-99/17 P, EU:C:2018:773, 78 ja 79 kohta; ks. myös tuomio 30.9.2009, Hoechst v. komissio, T-161/05, EU:T:2009:366, 165 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

97 Sen osalta, että syyttömyyttä osoittavaa asiakirjaa ei ole annettu tiedoksi, vakiintuneessa oikeuskäytännössä on katsottu, että asianomaisen yrityksen on vain osoitettava, että se, ettei asiakirjaa ole luovutettu, on voinut asianomaisen vahingoksi vaikuttaa menettelyn kulkuun ja komission päätöksen sisältöön (ks. tuomio 30.9.2009, Hoechst v. komissio, T-161/05, EU:T:2009:366, 166 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) tai että se on haitannut tai vaikeuttanut tämän yrityksen etujen puolustamista hallinnollisessa menettelyssä (tuomio 19.12.2013, Siemens ym. v. komissio, C-239/11 P, C-489/11 P ja C-498/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:866, 368 kohta).

98 Tältä osin väitetiedoksiantoon annetun vastauksen ote tai tällaiseen vastaukseen liitetty asiakirja, jotka voivat olla merkityksellisiä yrityksen puolustautumiselle siten, että yritys voi vedota niihin komission tuossa vaiheessa tekemien päätelmien vastaisina seikkoina, ovat puolustuksen puolesta puhuvia todisteita (tuomio 12.7.2011, Hitachi ym. v. komissio, T-112/07, EU:T:2011:342, 34 kohta).

99 Sitä vastoin pelkästään se seikka, että muut yritykset ovat esittäneet samat väitteet kuin kyseinen yritys ja että ne ovat mahdollisesti käyttäneet enemmän resursseja puolustautumiseen, ei riitä siihen, että näitä väitteitä pidettäisiin yrityksen puolesta puhuvina seikkoina (tuomio 12.7.2011, Hitachi ym. v. komissio, T-112/07, EU:T:2011:342, 35 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

100 Kun kyse on asiakirjoista, joita komissio ei säännönmukaisesti ole velvollinen omasta aloitteestaan antamaan tiedoksi, on todettava, että asianomaiset yritykset eivät lähtökohtaisesti voi pätevästi vedota väitetiedoksiantoon annettuihin vastauksiin sisältyvien niiden syyttömyyden puolesta väitetysti puhuvien todisteiden toimittamatta jättämiseen, jos ne eivät ole pyytäneet saada tutustua näihin vastauksiin hallinnollisen menettelyn aikana (ks. vastaavasti tuomio 16.6.2011, FMC Foret v. komissio, T-191/06, EU:T:2011:277, 292 kohta).

101 On myös muistettava, että yrityksen, joka vetoaa puolustautumisoikeuksiensa loukkaamiseen, on esitettävä ensimmäiset seikat, jotka osoittavat komission sille toimittamatta jättämien asiakirjojen hyödyllisyyden sen puolustuksen kannalta (tuomio 12.7.2018, Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg v. komissio, T-441/14, EU:T:2018:453, 80 kohta).

102 Käsiteltävässä asiassa on erotettava toisistaan kantajien väitteiden mukaiset syyllisyyden ja syyttömyyden osoittavat selvitysaineistot, joiden tiedoksi antamisen epäämisen ne riitauttavat.

a) Selvitysaineisto, jonka väitetään osoittavan syyllisyyden

103 Syyllisyyden osoittava selvitysaineisto, johon kantajilta on niiden mukaan evätty oikeus tutustua, liittyy kokonaisuudessaan riidanalaisen päätöksen 976–989 ja 998–1012 perustelukappaleessa esitettyyn kuvaukseen ja analyysiin, jotka koskevat liikenteenharjoittajien tietyissä kolmansissa maissa vahvistamiin tariffeihin sovellettavaa sääntelyjärjestelmää ja hallintokäytäntöä. Kantajat tarkoittavat tältä osin ensinnäkin komission suoria viittauksia CPA:n, British Airwaysin, Cargoluxin, erään toisen liikenteenharjoittajan ja Japan Airlinesin väitetiedoksiantoon antamiin vastauksiin, toiseksi seikkoja, jotka kantajien mukaan viittaavat implisiittisesti mainittuihin vastauksiin ja viimeiseksi asiakirjoja, joita ei ole annettu tiedoksi ja joihin komissio on kantajien mukaan tukeutunut, vaikka viimeksi mainitut asiakirjat eivät välttämättä ole peräisin muilta väitetiedoksiannon adressaatteina olevilta liikenteenharjoittajilta.

104 Suorista viittauksista, joita riidanalaisessa päätöksessä on esitetty väitetiedoksiantoon annettuihin vastauksiin, on heti aluksi huomautettava, että olennaisilta osin kyse ei ole pelkästään väitetiedoksiannon adressaatin hallinnollisessa menettelyssä esittämien perustelujen tiivistelmistä, joita edellä 95 kohdassa mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitetaan.

105 Tämä pätee yhtäältä riidanalaisen päätöksen 1003, 1005 ja 1006 perustelukappaleissa esitettyihin Japan Airlinesin ja erään toisen liikenteenharjoittajan väitteisiin, joiden mukaan ensinnäkään Japanin viranomaiset eivät vuoteen 2006 saakka edellyttäneet viittaamista sovellettavassa lentoliikennesopimuksessa nimettyjen liikenteenharjoittajien kanssa tehtyyn sopimukseen lisiä koskevan lupahakemuksen toimittamisen yhteydessä ja toiseksi mitään Japanin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisten lentojen yhteensovittamista koskevaa velvoitetta ei ollut asetettu.

106 Kuten kantajat väittävät, riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että komissio nojautui näihin lausuntoihin tukeakseen toteamustaan, jonka mukaan mikään hallintokäytäntö ei pakottanut tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia yhteensovittamaan lisiä rikkomisajanjaksolla, ja vahvistaakseen siten väitteensä, jonka mukaan Japanissa noudatettu käyttäytyminen kuului SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisalaan. Riidanalaisen päätöksen osassa, jonka otsikko on ”Japanin säätelyjärjestelmää koskeva analyysi” ja joka sisältyy päätöksen 1005 ja 1006 perustelukappaleeseen, komissio tukeutuu mainittuihin lausuntoihin vahvistaakseen seuraavat kaksi toteamusta. Ensinnäkään Japanin ja ETA-sopimuksen osapuolina olevien valtioiden tekemissä lentoliikennesopimuksissa ei käytännössä velvoitettu liikenteenharjoittajia sopimaan tariffeista, koska tällaisen velvoitteen välttämiseksi riitti, että ne viittasivat polttoainelisää koskevassa hakemuksessaan väitteeseen IATA:ssa tehdystä sopimuksesta. Toiseksi Japanin viranomaiset eivät asettaneet Japanin ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisiä lentoja koskevaa yhteensovittamisvelvoitetta.

107 Tämä pätee toisaalta myös siltä osin kuin on kyse riidanalaisen päätöksen 977–979 perustelukappaleessa mainituista CPA:n, Cargoluxin ja British Airwaysin väitteistä, joissa nämä kolme liikenteenharjoittajaa myöntävät, että lisiä koskevien yksittäisten lupahakemusten toimittaminen Hongkongissa oli mahdollista, etenkin kun otetaan huomioon kiinteämääräinen polttoainelisä. Nämä väitteet tosin sisältyvät riidanalaisen päätöksen osaan, jonka otsikko on ”Liikenteenharjoittajien väitteet”. Kuten kantajat kuitenkin perustellusti väittävät, komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 987 perustelukappaleessa Hongkongissa käytössä olevasta hallintokäytännöstä tekemänsä analyysin yhteydessä seuraavaa:

”Muut osapuolet torjuvat sen, että olisi mahdollisesti vaadittu [tariffeista käytäviä keskusteluja ja yhteisen hakemuksen jättämistä Hongkongin siviili-ilmailuosastolle (jäljempänä DAC)], ja tietyt niistä väittävät, että DAC edisti mutta ei edellyttänyt yhteensovittamista.”

108 Tämä komission väite voidaan ymmärtää vain niin, että se tarkoittaa riidanalaisen päätöksen 977–979 perustelukappaleessa mainittuja CPA:n, Cargoluxin ja British Airwaysin lausuntoja.

109 Riidanalaisen päätöksen 1004 perustelukappaleessa mainittuja CPA:n lausuntoja ei sitä vastoin voida pitää syyllisyyden osoittavana selvitysaineistona, koska riidanalaisesta päätöksestä ei ilmene, että komissio olisi tukeutunut niihin yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osoittamiseksi.

110 Niiden seikkojen osalta, joiden väitetään implisiittisesti viittaavan mainittuihin vastauksiin, riidanalaisen päätöksen 1012 perustelukappaleen siitä kohdasta, jonka mukaan ”ei ole väitetty, että osapuolilla oli velvollisuus yhdenmukaistaa turvallisuuslisä tai provisioiden maksaminen

lisistä”, ei ilmene – päinvastoin kuin kantajat esittävät – että komissio olisi tukeutunut sellaiseen syyllisyyttä osoittavaan selvitysaineistoon, jota ei ole ilmaistu. Komissio nimittäin vain huomauttaa tässä toteamuksessa, ettei väitetiedoksiantoon annetuissa vastauksissa ole esitetty mitään todisteita tällaisesta velvollisuudesta.

111 Niiden asiakirjojen osalta, joita ei annettu tiedoksi ja joihin komission väitetään tukeutuneen, vaikka ne eivät välttämättä ole peräisin muilta väitetiedoksiannon adressaatteina olleilta liikenteenharjoittajilta, kantajat mainitsevat lopuksi ne asiakirjat, joiden avulla analysoitiin riidanalaisen päätöksen 998–1001, 1009, 1010 ja 1013–1019 perustelukappaleissa mainittua Japanin lainsäädäntöä ja muissa kolmansissa maissa kuin Hongkongissa ja Japanissa sovellettavia lentoliikennesopimuksia.

112 On kuitenkin todettava, että kyseisissä perustelukappaleissa ei viitata mihinkään tutkinta-aineiston asiakirjaan, riippumatta siitä, onko se toimitettu ennen vai jälkeen väitetiedoksiannon lähettämisen. Mainituissa perustelukappaleissa komissio ainoastaan kuvailee Japanin lainsäädännön sovellettavia säännöksiä ja niiden lentoliikennesopimusten, joiden sopimuspuolia asianomaiset kolmannet maat ovat, sovellettavia määräyksiä ja toteaa, ettei ole osoitettu, että niissä edellytetään liikenteenharjoittajilta hinnoittelun yhteensovittamista. Kyseessä olevat säännökset ja määräykset ovat niitä, joihin tietyt väitetiedoksiannon adressaatteina olevat liikenteenharjoittajat viittaavat vastauksena väitetiedoksiantoon esittämissään väitteissä, kuten riidanalaisen päätöksen 1002, 1003 ja 1013 perustelukappaleesta ilmenee.

113 Kantajat eivät selitä, miten kyseessä olevista riidanalaisen päätöksen kohdista käy ilmi, että on olemassa yksi tai useampia syyllisyyttä osoittavia asiakirjoja, joita ei ole annettu tiedoksi ja joihin komissio niiden mukaan tukeutuu.

114 Vaikka oletettaisiin, että kantajien tarkoituksena on tässä väittää, että komissio ei antanut niille oikeutta tutustua kyseessä oleviin oikeussääntöihin, on todettava, että Japanissa ja muissa asianomaisissa kolmansissa maissa lisien alalla sovellettava oikeudellinen kehys ei voi itsessään muodostaa syyllisyyttä osoittavaa seikkaa ja että kyseinen tieto on joka tapauksessa lähtökohtaisesti julkista, ja siihen on mahdollista tutustua (ks. vastaavasti tuomio 27.9.2006, Jungbunzlauer v. komissio, T-43/02, EU:T:2006:270, 354 kohta). Lisäksi väitetiedoksiannon 139 kohdassa mainittiin, että Japanissa ”[polttoainelisän] toteuttaminen yhteensovitetusti [liikenteenharjoittajien] kesken ei ol[lut] miltään osin pakollista”, ja sen 1439 perustelukappaleessa analysoitiin hintojen yhteistä vahvistamista koskevia lausekkeita, joita saattoi tarpeen mukaan sisältyä lentoliikennesopimuksiin. Kantajille oli näin ollen annettu mahdollisuus esittää hallinnollisessa menettelyssä asianmukaisesti kantansa kyseessä olevista oikeussäännöistä.

115 Edellä esitetyn perusteella on todettava, että komissio teki virheen evätessään kantajilta oikeuden tutustua väitetiedoksiantoon annettujen vastausten kohtiin, jotka mainitaan riidanalaisen päätöksen 977–979, 1003, 1005 ja 1006 perustelukappaleessa ja joita kuvaillaan edellä 105–108 kohdassa.

b) Selvitysaineisto, jonka väitetään osoittavan syyttömyyden

116 Käsiteltävässä asiassa on aluksi huomautettava, että asianosaiset ovat yhtä mieltä siitä, että kantajat ovat pyytäneet hallinnollisessa menettelyssä oikeutta saada tutustua asiakirjoihin, jotka niiden mukaan sisälsivät syyttömyyden puolesta puhuvia seikkoja.

117 Seuraavaksi on korostettava, että kantajat vetoavat suurelta osin vain siihen, että tietyt tutkinnan kohteena tai väitetiedoksiannon adressaatteina olleet liikenteenharjoittajat vetosivat samoihin väitteisiin kuin kantajat väitetiedoksiantoon antamissaan vastauksissa tai unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämissään huomautuksissa. Tällaisten seikkojen perusteella ei voida todeta, että kyse on syyttömyyden puolesta puhuvista seikoista (ks. vastaavasti tuomio 12.7.2011, Hitachi ym. v. komissio, T-112/07, EU:T:2011:342, 43 ja 44 kohta).

118 Siltä osin kuin kantajat spekuloivat mahdollisilla muiden liikenteenharjoittajien toimittamilla syyttömyyden osoittavilla asiakirjoilla, on lisäksi todettava, etteivät ne ole esittäneet alustavaa näyttöä niiden tarpeellisuudesta käsiteltävän asian kannalta (ks. vastaavasti tuomio 27.9.2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin v. komissio, T-357/06, EU:T:2012:488, 164 kohta). Lisäksi siitä, että kantajien väitteet hyväksyttäisiin niiden yleisluonteisuudesta huolimatta, seuraisi, että niiden hyväksi toteutettaisiin mahdollisesti merkittävämpiä toimia ja uhrattaisiin enemmän voimavaroja kuin muiden liikenteenharjoittajien, mikä olisi vastoin edellä 99 kohdassa mainittua oikeuskäytäntöä.

119 Erityisesti niiden asiakirjojen osalta, joilla komissio tuki asiassa COMP/M.3770 – Lufthansa v. Swiss 4.7.2005 tekemässään päätöksessä WOW-allianssista antamaansa lausuntoa, on huomautettava, että komissio ei tukeutunut kyseisiin asiakirjoihin riidanalaiseen päätökseen johtaneessa menettelyssä ja että riidanalaisen päätöksen alaviitteessä nro 1386 kyseiseen päätökseen tehty viittaus perustuu – kuten komissio toteaa – vain julkisiin tietoihin.

120 Niiden seikkojen osalta, joilla on tarkoitus osoittaa, että Lufthansa ja useat yritykset, joille se oli lähettänyt polttoainelisänsä tason mukauttamista koskevia sähköpostiviestejä, jotka siten osaltaan tukivat uskottavaa vaihtoehtoista selitystä näiden viestien lähettämiselle eli sitä, että kyse on palveluntarjoajan asiakkaalleen perustellusti välittämästä tiedosta, on todettava ensinnäkin, että – kuten komissio korostaa – kantajat ovat jo esittäneet väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa väitteen, jonka mukaan kyseessä olevien sähköpostiviestien vastaanottajat olivat Lufthansan asiakkaita, toiseksi, että niillä oli jo hallussaan tutkinta-aineistoon sisältyvien tietojen kautta luettelo Lufthansan kassa tehdyn kapasiteettien ostosopimuksen sopimuspuolina olevista liikenteenharjoittajista, kuten kantajat ovat itsekin istunnossa myöntäneet, ja kolmanneksi, että komissio on hylännyt niiden väitteen riidanalaisessa päätöksessä ja korostanut sen 797 perustelukappaleessa, että ilmoitukset olivat tehneet kantajat tietoisiksi Lufthansan muiden liikenteenharjoittajien kanssa käymistä neuvotteluista. Tästä seuraa, että kantajat eivät ole osoittaneet, että näiden seikkojen tiedoksi antamisesta olisi voinut olla hyötyä niiden puolustuksen kannalta.

121 Niiden seikkojen osalta, joita muut kuin tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat kantajien mukaan esittivät, kantajien väite siitä, että mainittuja todisteita olisi voitu käyttää niiden syyttömyyden puolesta puhuvina seikkoina niiden puolustuksessa, koska riidanalainen yhteydenpito, johon riidanalaisessa päätöksessä vedottiin kantajia vastaan, koski muita kuin tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia, perustuu erittäin yleisiin olettamiin. Yleisluonteisuutensa vuoksi kantajien esittämää olettamusta ei kuitenkaan voida pitää riittävän täsmällisenä osoituksena siitä, että mainittujen liikenteenharjoittajien vastauksiin sisältyy kantajien syyttömyyden puolesta puhuvia seikkoja (ks. vastaavasti tuomio 27.9.2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin v. komissio, T-357/06, EU:T:2012:488, 164 kohta).

122 Sama pätee kantajien väitteeseen, jossa ne vetoavat siihen, että koska niiden työntekijät osallistuivat vain ”hyvin pieneen osaan” kyseessä olevasta käyttäytymisestä, suurin osa mainittuun käyttäytymiseen liittyvistä todisteista on muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien hallussa.

123 Kantajat vetoavat lopuksi turhaan 29.6.1995 annettuun tuomioon Solvay vastaan komissio (T-30/91, EU:T:1995:115), jossa unionin yleinen tuomioistuin on todennut, että komission tehtävänä ei ole yksinään päättää, voisivatko tutkinnan yhteydessä haltuunotetut asiakirjat todistaa asianosaisten yritysten puolesta siltä osin kuin mainitussa asiassa oli kyse varsinaiseen tutkinta-aineistoon kuuluvista asiakirjoista. Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin jo täsmentänyt, että toteamus, jonka mukaan asianomaisen yrityksen puolustuksen kannalta hyödyllisten asiakirjojen määrittely ei ole yksinomaan komission asia, liittyi komission asiakirja-aineistoon sisältyviin asiakirjoihin, eikä sitä voida soveltaa vastauksiin, jotka muut asianomaiset osapuolet ovat antaneet komission tiedoksi antamiin väitteisiin (tuomio 16.6.2011, Heineken Nederland ja Heineken v. komissio, T-240/07, EU:T:2011:284, 254 kohta).

c) Päätelmä

124 On todettava, että komissio on tehnyt virheen evätessään kantajilta oikeuden tutustua väitetiedoksiantoon annettujen vastausten kohtiin, jotka mainitaan riidanalaisen päätöksen 977–979, 1003, 1005 ja 1006 perustelukappaleessa. Edellä 96 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaan jäljempänä (ks. jäljempänä 550 kohta) tutkittaessa sitä, ovatko komission esittämät arviot kantajien osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen perusteltuja, arvioidaan, olisiko tulos, johon se on tullut, voinut olla erilainen, jos kyseiset kohdat olisi pitänyt poistaa syyllisyyden osoittavien todisteiden joukosta.

125 Siltä osin kuin on kyse kantajien vaatimuksista, jotka koskevat prosessinjohtotoimien tai asian selvittämistoimien määräämistä, jotta niille toimitettaisiin väitetiedoksiannon adressaattien vastaukset ja niiden liitteet sekä huomautukset ja asiakirjat, joita muut liikenteenharjoittajat esittivät 9.11.2010 tehdystä päätöksestä unionin yleisessä tuomioistuimessa nostamiensa kanteiden yhteydessä, kantajat väittävät, että kyseisten asiakirjojen toimittaminen antaisi niille mahdollisuuden osoittaa, että kyseiset asiakirjat olivat hyödyllisiä niiden puolustuksen kannalta, ja näin ollen että niiden tiedoksi antamisen laiminlyönti loukkasi niiden oikeuksia.

126 Tältä osin on riittävää todeta, että unionin yleinen tuomioistuin on voinut lausua ensimmäisen kanneperusteen perusteltavuudesta sille esitettyjen seikkojen perustella ja että yksinomaan sen asiana on arvioida, onko sen ratkaistavina olevissa asioissa käytettävissä olevia tietoja mahdollisesti tarpeen täydentää määräämällä toimia, joilla ei voida pyrkiä korvaamaan kantajan laiminlyöntiä asian selvittämisessä (ks. vastaavasti tuomio 16.7.2009, SELEX Sistemi Integrati v. komissio, C-481/07 P, ei julkaistu, EU:C:2009:461, 44 kohta). Tästä seuraa, että kantajien vaatimukset on hylättävä sekä siltä osin kuin ne koskevat väitetiedoksiantoon annettuja vastauksia että siltä osin kuin ne koskevat unionin yleisessä tuomioistuimessa 9.11.2010 tehdystä päätöksestä nostetun kanteen yhteydessä esitettyjä huomautuksia.

2. Toinen kanneperuste, joka koskee kuulluksi tulemista koskevan oikeuden loukkaamista ja toimivallan puuttumista

127 Kantajien toinen kanneperuste on kaksiosainen: ensimmäinen osa koskee kuulluksi tulemista koskevan oikeuden loukkaamista ja komission toimivallan puuttumista siltä osin kuin on kyse SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta saapuviin rahtipalveluihin, ja toinen osa komission toimivallan puuttumista siltä osin kuin on kyse ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisiin reitteihin.

a) Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee kuulluksi tulemista koskevan oikeuden loukkaamista ja komission toimivallan puuttumista siltä osin kuin on kyse SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta saapuviin reitteihin

128 Kantajat väittävät lähinnä, että komissio on loukannut niiden oikeutta tulla kuulluksi ja ylittänyt toimivaltansa rajat todetessaan SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen saapuvilla reiteillä ja määrätessään siitä seuraamuksia, minkä komissio kiistää.

129 On muistettava, että ETA:n alueen ulkopuolella toteutettujen toimien osalta komissiolla kansainvälisen oikeuden perusteella oleva toimivalta todeta SEUT 101 artiklan tai ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia voidaan osoittaa toimeenpanoa koskevan kriteerin tai kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin nojalla (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 40–47 kohta ja tuomio 12.7.2018, Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg v. komissio, T-441/14, EU:T:2018:453, 95–97 kohta).

130 Nämä kriteerit ovat vaihtoehtoisia eivätkä kumulatiivisia (tuomio 12.7.2018, Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg v. komissio, T-441/14, EU:T:2018:453, 98 kohta; ks. myös vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 62–64 kohta).

131 Komissio on riidanalaisen päätöksen 1043–1046 perustelukappaleessa tukeutunut sekä toimeenpanoa koskevaan kriteeriin että kvalifioituja vaikutuksia koskevaan kriteeriin todetakseen, että sillä on kansainvälisen oikeuden perusteella toimivalta todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen saapuvilla reiteillä ja määrätä siitä seuraamuksia.

132 Koska kantajat vetoavat siihen, että kummankin kriteerin soveltamisessa on tehty virhe, unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että aluksi on aiheellista tutkia, saattoiko komissio perustellusti vedota kvalifioituja vaikutuksia koskevaan kriteeriin. Tätä varten unionin yleinen tuomioistuin analysoi, voivatko kantajat perustellusti yhtäältä vedota kuulluksi tulemista koskevan oikeutensa loukkaamiseen kyseisen kriteerin soveltamisen yhteydessä, ja toisaalta väittää, että komissio on tehnyt virheitä soveltaessaan sitä. Edellä 130 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti ainoastaan siitä tapauksessa, että vähintään toinen näistä väitteistä on perusteltu, on selvitettävä, saattoiko komissio tukeutua toimeenpanoa koskevaan kriteeriin.

1) Oikeus tulla kuulluksi

133 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että se on evännyt niiltä mahdollisuuden esittää hallinnollisessa menettelyssä näkemyksensä kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamisesta. Niiden mukaan komissio ei nimittäin väitetiedoksiannossa maininnut, että sen

tarkoituksena oli vedota kvalifioituja vaikutuksia koskevaan kriteeriin. Kantajien mukaan se ei myöskään ilmoittanut kyseisessä tiedonannossa perusteluja, joihin se tukeutui riidanalaisessa päätöksessä sen toteamiseksi, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri oli täyttynyt.

134 Komissio kiistää kantajien väitteet.

135 Tältä osin on muistettava, että väitetiedoksianto on unionin oikeuden perusperiaatteen, joka edellyttää puolustautumisoikeuksien kunnioittamista kaikissa menettelyissä, soveltamista koskeva menettelyllinen tae (tuomio 3.9.2009, Papierfabrik August Koehler ym. v. komissio, C-322/07 P, C-327/07 P ja C-338/07 P, EU:C:2009:500, 35 kohta).

136 Tämän periaatteen mukaan komission yritykselle, jolle se aikoo määrätä seuraamuksen kilpailusääntöjen rikkomisesta, osoittamaan väitetiedoksiantoon on nimittäin sisällytettävä tätä yritystä vastaan esitetyt olennaiset seikat, kuten tosiseikat, joista yritystä moititaan, niiden oikeudellinen luonnehdinta ja todistusaineisto, johon komissio tukeutuu, jotta tämä yritys voisi esittää hyödyllisesti väitteensä ja perustelunsa sitä vastaan käydyssä hallinnollisessa menettelyssä (tuomio 3.9.2009, Papierfabrik August Koehler ym. v. komissio, C-322/07 P, C-327/07 P ja C-338/07 P, EU:C:2009:500, 36 kohta).

137 Asetuksen N:o 1/2003 27 artiklan 1 kohdassa ja [SEUT 101] ja [SEUT 102] artiklan mukaisten komission menettelyjen kulusta 7.4.2004 annetun asetuksen (EY) N:o 773/2004 (EUVL 2004, L 123, s. 18) 11 artiklan 2 kohdassa, joissa sovelletaan tätä periaatetta, säädetään, että komissio ottaa lopullisessa päätöksessään huomioon vain ne väitteet, joista yrityksillä ja yritysten yhteenliittymillä, joita asia koskee, on ollut tilaisuus esittää näkemyksensä.

138 Samanaikaisesti on otettava huomioon väitetiedoksiannon väliaikainen luonne, mikä merkitsee, että viimeksi mainitun asiakirjan ja lopullisen päätöksen väliset erot ovat paitsi mahdollisia myös luvallisia, koska lopullisesta päätöksestä ilmenevät kaikki hallinnollisessa menettelyssä myös väitetiedoksiannon lähettämisen jälkeen esitetyt ja käsitellyt seikat (ks. vastaavasti tuomio 7.1.2004, Aalborg Portland ym. v. komissio, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, EU:C:2004:6, 67 kohta).

139 Puolustautumisoikeuksia on todettava loukatun vain, jos lopullisessa päätöksessä asetetaan asianomaisten yritysten vastuulle väitetiedoksiannossa tarkoitetuista rikkomisista poikkeavia rikkomisia tai jos siinä esitetään väitetiedoksiannosta poikkeavia tosiseikkoja (ks. tuomio 14.3.2013, Fresh Del Monte Produce v. komissio, T-587/08, EU:T:2013:129, 706 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Oikeuskäytännön mukaan näin ei ole silloin, kun väitetiedoksiannon ja lopullisen päätöksen väitetyt eroavaisuudet eivät koske muita menettelytapoja kuin sellaisia, joista kantajat jo ovat esittäneet huomautuksensa ja jotka eivät näin ollen liity mihinkään uuteen väitteeseen (tuomio 29.3.2012, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, T-336/07, EU:T:2012:172, 84 ja 85 kohta).

140 Asianosaiset ovat yksimielisiä siitä, että riidanalaisesta päätöksestä poiketen väitetiedoksiannossa ei viitata kvalifioituja vaikutuksia koskevaan kriteeriin. On kuitenkin todettava, että vedotessaan kyseisessä päätöksessä kvalifioituja vaikutuksia koskevaan kriteeriin perustellakseen kansainvälisen oikeuden nojalla toimivaltaansa todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen saapuvilla reiteillä ja määrätä siitä seuraamuksia komissio ei ole katsonut kantajien olevan vastuussa uusista väitteistä eikä ole muuttanut niiden väitteiden sisältöä, jotka se oli ottanut huomioon väliaikaisesti väitetiedoksiannossa.

141 Komissio oli nimittäin jo ilmoittanut väitetiedoksiannossa aikovansa todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen saapuvilla reiteillä. Väitetiedoksiannon 129 kohdassa komissio huomautti siten, että ”rikkominen kattoi rahtipalvelut – – [unionin]/ETA:n ja Sveitsin alueella sekä [unionin]/ETA:n ja kolmansien maiden lentoasemien välisillä reiteillä maailmanlaajuisesti kumpaankin suuntaan”. Komissio totesi samoin väitetiedoksiannon 1430 perustelukappaleessa, että ”kaikki kilpailunvastaiset toiminnot, joissa kukin osallistujista oli mukana, sisältyivät kokonaistavoitteeseen eli hinnoista sopimiseen tai ainakin hintoja koskevan epävarmuuden poistamiseen ETA:n rahtimarkkinoilla, myös ETA:n lentoasemien ja kolmansien maiden välisillä reiteillä.

142 Komissio myös perusteli toimivaltansa todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen saapuvilla reiteillä väitetiedoksiantovaiheesta alkaen. Kyseisen tiedoksiannon 1390 perustelukappaleessa komissio totesi näin ollen, että sillä oli ”toimivalta soveltaa [SEUT 101] artiklaa [unionin] ja kolmansien maiden lentoasemien välistä lentoliikennettä koskeviin järjestelyihin, jotka olivat voineet vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan”. Kyseisen tiedonannon 1394 perustelukappaleessa komissio lisäsi, että sillä oli myös ”toimivalta soveltaa ETA-sopimuksen 53 artiklaa – – [ETA]:n ja kolmansien maiden lentoasemien välistä lentoliikennettä koskeviin järjestelyihin, jotka ovat voineet vaikuttaa jäsenvaltioiden ja ETA-sopimuksen sopimuspuolten tai ETA-sopimuksen sopimuspuolten väliseen kauppaan”.

143 Väitetiedoksiantoon antamissaan vastauksissa kantajat riitauttivat lisäksi nimenomaisesti nämä arviot. SAS Cargon väitetiedoksiantoon antaman vastauksen osassa 11 ja SAS Consortiumin väitetiedoksiantoon antaman vastauksen osassa 6 tarkastellaan siis kokonaisuudessaan komission toimivaltaa todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen saapuvilla reiteillä.

144 Riidanalaisen päätöksen 1042–1046 kohdassa komissio ainoastaan vastasi kyseisiin väitteisiin sen mahdollisuuden mukaisesti, joka sille on hallinnollinen menettely huomioon ottaen annettu muuttaa tai täydentää sekä tosiseikkojen että oikeudellisten seikkojen osalta esittämiensä väitteiden tukena olevia perusteluja (ks. vastaavasti tuomio 29.3.2012, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, T-336/07, EU:T:2012:172, 82 kohta).

145 Näin ollen sillä, että kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä ei ole erikseen käsitelty hallinnollisessa menettelyssä, ei ole merkitystä sen arvioimisessa, onko kantajien puolustautumisoikeuksia kunnioitettu.

146 Tästä seuraa, etteivät kantajat voi perustellusti väittää komission loukanneen niiden puolustautumisoikeuksia, vetoamalla kvalifioituja vaikutuksia koskevaan kriteeriin ensimmäisen kerran riidanalaisessa päätöksessä.

147 Kantajilla ei myöskään ole perusteita väittää, että kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltaminen riidanalaisen päätöksen 1045 ja 1046 perustelukappaleessa perustuu tosiseikkoihin, joita komissio ei ollut ottanut huomioon väitetiedoksiannossa. Kaikki tosiseikat, joihin kyseiset perustelukappaleet perustuvat, on nimittäin mainittu väitetiedoksiannossa. Näin ollen riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa mainitussa perustelussa, joka koskee riidanalaisen käyttäytymisen vaikutusta kuluttajiin ETA:ssa, nojaudutaan seikkoihin, jotka liittyvät rahtipalvelujen hintarakenteeseen, huolitsijoiden toimimiseen välittäjänä liikenteenharjoittajien ja lähettäjien välillä ja yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen luonteeseen (mukaan lukien sen luonnehtiminen tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi) ja jotka sisältyivät jo väitetiedoksiannon 7, 104, 1396–

1411 ja 1434–1438 kohtaan. Samoin samassa perustelukappaleessa esitetyssä perustelussa, joka koskee interline-palvelujen vaikutusta kilpailuun, nojaudutaan väitetiedoksiannon 7, 9, 102 ja 105 kohdassa tarkoitettuihin rahtialan toimintaan liittyviin seikkoihin. Riidanalaisen päätöksen 1046 perustelukappaleessa tarkoitettua riidanalaisen kartellin maantieteellistä ulottuvuutta ja saapuvien rahtipalvelujen sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan käsitellään väitetiedoksiannon 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 ja 1430 kohdassa.

148 Tästä seuraa, etteivät kantajat ole osoittaneet kuulluksi tulemista koskevan oikeutensa loukkaamista tältä osin.

2) Kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltaminen

149 Kannekirjelmässä kantajat riitauttivat kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin sovellettavuuden väittäen lähinnä, ettei sitä ollut tunnustettu unionin oikeudessa ja että siihen oli vedottu taannehtivuuskiellon periaatteen vastaisesti. Vastauskirjelmässään kantajat kuitenkin ilmoittivat luopuvansa näistä väitteistä, kun otetaan huomioon 6.9.2017 annettu tuomio Intel vastaan komissio (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Kantajat väittävät sitä vastoin komission tehneen virheitä soveltaessaan kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä. Niiden mukaan komissio on kääntänyt todistustaakan ja tukeutunut virheellisiin ja kansainvälisen julkisoikeuden kanssa ristiriidassa oleviin näkemyksiin todetessaan, että kyseinen kriteeri oli täyttynyt.

151 Kantajien mukaan 6.9.2017 annetusta tuomiosta Intel vastaan komissio (C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49–51 kohta) seuraa, että riidanalaisen sopimuksen tai riidanalaisen käytännön vaikutusten on tunnuttava erityisesti kilpailussa sisämarkkinoilla. Kyseisten vaikutusten on kantajien mukaan oltava välittömiä, huomattavia ja ennakoitavissa olevia sekä luonteeltaan todennäköisiä.

152 Kantajien mukaan komissio katsoi käsiteltävässä asiassa, että lisät vyörytettiin tuotanto- ja jakeluketjun tasolla ja että ne vaikuttivat kuluttajiin ETA:ssa nostamalla maahantuotujen tavaroiden hintoja. Tällaiset vaikutukset eivät niiden mukaan kuitenkaan ole välittömiä eivätkä ennakoitavissa. Niiden tueksi ei kantajien mukaan myöskään esitetty perusteluja, vaan ne ovat täysin spekulatiivisia. Kantajat katsovat erityisesti provisioiden maksamisesta kieltäytymisen osalta, että sillä on vaikutusta vain huolitsijoihin.

153 Kantajien mukaan komissio ei myöskään näyttänyt toteen sitä, että tutkinnan kohteena olleen käyttäytymisen vaikutukset kuluttajiin ETA:ssa olisivat huomattavia. Niiden mukaan tällainen käyttäytyminen koski vain kahta lisää, jotka muodostivat murto-osan lopullisesta hinnasta. Kantajien mukaan hinnan pienen osan yhteensovittamisella ei talousteoreettisesti ole vaikutusta kokonaishinnan kilpailukykyisyyteen. Lisäksi sen käyttäytymisen vaikutukset, johon kantajat osallistuivat kolmansissa maissa, saattoivat kantajien mukaan ainoastaan parantaa eivätkä suinkaan heikentää ETA:han tuotujen tavaroiden kilpailukykyä. Niiden mukaan kyseinen käyttäytyminen oli nimittäin johtanut lisien alenemiseen Yhdysvalloissa, Hongkongissa, Japanissa ja Thaimaassa.

154 Kantajien mukaan komissio toisaalta viittasi niiden interline-palvelujen kilpailuvaikutuksiin, joita kolmansien maiden liikenteenharjoittajat, jotka eivät liikennöi ETA:ssa sijaitsevalle lopulliselle määränpäälentoasemalle, ostavat muilta liikenteenharjoittajilta. Riidanalaisessa päätöksessä

komissio niiden mukaan kuitenkin kuvaili näitä vaikutuksia epäselvällä ja riittämättömällä tavalla. Niiden mukaan komissio ei myöskään esittänyt todisteita perustelujensa tueksi, ja tällaisten todisteiden olemassaolo on epävarmaa.

155 Komissio kiistää kantajien väitteet.

156 Komissio nojautui riidanalaisessa päätöksessä lähinnä kolmeen itsenäiseen perusteluun katsoessaan kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin täyttyvän nyt käsiteltävässä asiassa.

157 Kaksi ensimmäistä perustelua sisältyvät riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleeseen. Kuten komissio on vastauksessaan unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin ja suullisiin kysymyksiin vahvistanut, nämä perustelut koskevat saapuviin rahtipalveluihin liittyvän yhteensovittamisen vaikutuksia, kun tätä yhteensovittamista tarkastellaan erikseen. Ensimmäisen perustelun mukaan ”ETA:[han] suuntautuvan lentoliikenteen kasvaneet kustannukset ja näin ollen maahantuotujen tavaroiden korkeammat hinnat o[li]vat jo luonnostaan omiaan vaikuttamaan kuluttajiin ETA:ssa”. Toinen perustelu koskee saapuviin rahtipalveluihin liittyvän yhteensovittamisen vaikutuksia ”myös siihen, miten muut liikenteenharjoittajat tarjoavat [rahti]palveluja ETA:ssa kolmansien maiden liikenteenharjoittajien käyttämien ETA:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien (hubs) ja niiden kyseisten lähetysten ETA:ssa olevien määränpäälentoasemien välillä, joihin kolmannen maan liikenteenharjoittaja ei liikennöi”.

158 Kolmas perustelu sisältyy riidanalaisen päätöksen 1046 perustelukappaleeseen ja koskee – kuten komission antamista vastauksista unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin ja suullisiin kysymyksiin ilmenee – yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutuksia, kun rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena.

159 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että aluksi on tutkittava sekä saapuvia rahtipalveluja koskevan yhteensovittamisen vaikutukset, kun tätä yhteensovittamista tarkastellaan erikseen, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutukset, kun rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena, aloittamalla ensin mainituista vaikutuksista.

i) Saapuvia rahtipalveluja koskevan yhteensovittamisen vaikutukset, kun tätä yhteensovittamista tarkastellaan erikseen

160 Aluksi on tutkittava, onko ensimmäinen niistä perusteluista, joihin komissio nojautuu päätelmässään kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin täyttymisestä käsiteltävässä asiassa (jäljempänä kyseessä oleva vaikutus), asianmukainen.

161 Tästä on muistutettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 1042 perustelukappaleesta ilmenee – kvalifioituja vaikutuksia koskevalla kriteerillä voidaan oikeuttaa unionin ja ETA:n kilpailusääntöjen soveltaminen kansainvälisen oikeuden perusteella silloin, kun on ennakoitavissa, että riidanalaisella käyttäytymisellä on välittömiä ja huomattavia vaikutuksia sisämarkkinoilla tai ETA:ssa (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49 kohta; ks. vastaavasti myös tuomio 25.3.1999, Gencor v. komissio, T-102/96, EU:T:1999:65, 90 kohta).

162 Käsiteltävässä asiassa kantajat riitauttavat sekä kyseessä olevan vaikutuksen merkityksellisyyden (ks. jäljempänä 163–179 kohta) että sen ennakoitavuuden (ks. jäljempänä 183–200 kohta), huomattavuuden (ks. jäljempänä 201–216 kohta) ja välittömyyden (ks. jäljempänä 217–226 kohta).

– *Kyseessä olevan vaikutuksen merkityksellisyys*

163 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että se, että sopimukseen tai yhdenmukaistettuun menettelytapaan osallistuva yritys sijaitsee kolmannessa valtiossa, ei estä soveltamasta SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa, jos kyseinen sopimus tai menettelytapa saa aikaan vaikutuksensa sisämarkkinoilla tai ETA:ssa (ks. vastaavasti tuomio 25.11.1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, 11 kohta).

164 Kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamisella pyritään nimenomaan puuttumaan käyttäytymiseen, jota ei tosin ole noudatettu ETA:n alueella mutta jonka kilpailunvastaiset vaikutukset ovat omiaan tuntumaan sisämarkkinoilla tai ETA:ssa (ks. vastaavasti tuomio 6.9. 2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45 kohta).

165 Tämä kriteeri ei edellytä sen osoittamista, että riidanalaisella käyttäytymisellä on ollut vaikutuksia, jotka ovat tosiasiallisesti toteutuneet sisämarkkinoilla tai ETA:ssa. Oikeuskäytännön mukaan on sitä vastoin riittävää ottaa huomioon kyseisen käyttäytymisen todennäköinen vaikutus kilpailuun (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 51 kohta).

166 Komission tehtävänä on näet varmistaa kilpailun suojaaminen sisämarkkinoilla tai ETA:ssa sen tehokkaaseen toimintaan kohdistuvilta uhkilta.

167 Kun on kyse käyttäytymisestä, jonka osalta komissio on katsonut – kuten käsiteltävässä asiassa – että se on siinä määrin haitallista kilpailulle sisämarkkinoilla tai ETA:ssa, että se voidaan luonnehtia SEUT 101 artiklassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklassa tarkoitetuksi tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi, kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltaminen ei voi – kuten kantajatkin myöntävät – myöskään edellyttää niiden konkreettisten vaikutusten osoittamista, joita käyttäytymisen luonnehtiminen kyseisten määräysten mukaiseksi tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi edellyttää.

168 Tältä osin on kantajien tavoin muistutettava, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri on vahvistettu SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan sanamuodossa ja että näillä määräyksillä pyritään puuttumaan sopimuksiin ja menettelytapoihin, joilla rajoitetaan kilpailua sisämarkkinoilla tai ETA:ssa. Mainituissa määräyksissä kielletään nimittäin yritysten sopimukset ja menettelytavat, joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua ”sisämarkkinoilla” ja ”[ETA-sopimuksen] soveltamisalaan kuuluvalla alueella” tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy siellä (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 42 kohta).

169 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin niin, että kilpailunvastainen tarkoitus ja vaikutus eivät ole kumulatiivisia vaan ne ovat vaihtoehtoisia edellytyksiä sen arvioimiseksi, kuuluuko käyttäytyminen SEUT 101 artiklassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklassa määrättyjen kieltojen piiriin (ks. vastaavasti tuomio 4.6.2009, T-Mobile Netherlands ym., C-8/08, EU:C:2009:343, 28 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

170 Tästä seuraa, että – kuten komissio on todennut riidanalaisen päätöksen 917 perustelukappaleessa – riidanalaisen käyttäytymisen konkreettisten vaikutusten huomioon ottaminen on tarpeetonta, koska sen kilpailunvastainen tarkoitus on näytetty toteen (ks. vastaavasti tuomio 13.7.1966, Consten ja Grundig v. komissio, 56/64 ja 58/64, EU:C:1966:41, s. 496, ja tuomio 6.10.2009, GlaxoSmithKline Services ym. v. komissio ym., C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P ja C-519/06 P, EU:C:2009:610, 55 kohta).

171 Jos kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä tulkittaisiin siten, että se edellyttää näyttöä riidanalaisen käyttäytymisen konkreettisista vaikutuksista myös silloin, kun kyseessä on tarkoitukseen perustuva kilpailunrajoitus, tämä merkitsisi sitä, että komission toimivallalle todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia asetetaan edellytys, joka ei perustu näiden määräysten sanamuotoon.

172 Kantajat eivät myöskään voi arvostella komissiota siitä, ettei se ole analysoinut riittävällä tavalla kyseessä olevaa vaikutusta.

173 Riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa komissio näet katsoi lähinnä, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen on – siltä osin kuin se koski saapuvia reittejä – omiaan korottamaan lisien määrää ja nostamaan näin ollen saapuvien rahtipalvelujen kokonaishintaa ja että huolitsijat olivat vyöryttäneet nämä lisäkustannukset ETA:han sijoittautuneille lähettäjille, joiden oli pitänyt maksaa ostamistaan tavaroista korkeampi hinta kuin se, joka niiltä olisi laskutettu, jos kilpailusääntöjä ei olisi rikottu.

174 Toisin kuin kantajat väittävät, ei voida katsoa, että kyseisellä vaikutuksella ei ole merkitystä kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamiseen sillä perusteella, ettei se tunnu erityisesti kilpailussa sisämarkkinoilla.

175 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että kantajat eivät selitä, mitä ne tällaisella väitteellä tarkoittavat.

176 Toiseksi on niin, että vaikka kantajien väitteitä olisi tulkittava siten, että riidanalainen käyttäytyminen – siltä osin kuin se kohdistuu saapuviin reitteihin – ei voinut rajoittaa kilpailua ETA:ssa sen vuoksi, että kyseinen käyttäytyminen omaksuttiin vain kolmansissa maissa, joihin saapuvia rahtipalveluja tutkinnan kohteena olleilta liikenteenharjoittajilta hankkivat huolitsijat olivat sijoittautuneet, kantajien on todettava erehtyneen.

177 Tältä osin on todettava, että kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä on sovellettava siihen taloudelliseen ja oikeudelliseen asiayhteyteen nähden, johon kyseessä oleva käyttäytyminen kuuluu (ks. vastaavasti tuomio 25.11.1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, 13 kohta).

178 Käsiteltävässä asiassa riidanalaisen päätöksen 14, 17 ja 70 perustelukappaleesta ja asianosaisten vastauksista unionin yleisen tuomioistuimen prosessinjohtotoimiin ilmenee, että liikenteenharjoittajat myyvät rahtipalvelujaan yksinomaan tai lähes yksinomaan huolitsijoille. Saapuvien rahtipalvelujen osalta tämä myynti tapahtuu kuitenkin lähes kokonaan kyseessä olevien reittien lähtöpaikassa ETA:n ulkopuolella, jonne mainitut huolitsijat ovat sijoittautuneet. Kannekirjelmästä näet ilmenee, että 1.5.2004 ja 14.2.2006 välisenä aikana kantajat möivät vain hyvin pienen osan saapuvista rahtipalveluistaan ETA:han sijoittautuneille asiakkaille.

179 On kuitenkin huomattava, että vaikka huolitsijat ostavat näitä palveluja, ne ostavat ne etenkin välittäjinä yhdistääkseen ne palvelukokonaisuuteen, jolla on määritelmänsä mukaan tarkoitus järjestää tavaroiden integroitu kuljetus ETA:n alueelle lähettäjien nimissä. Kuten riidanalaisen päätöksen 70 perustelukappaleesta ilmenee, lähettäjät voivat olla muun muassa kuljetettujen tavaroiden ostajia tai omistajia. On siis vähintäänkin todennäköistä, että ne ovat sijoittautuneet ETA:han.

180 Tästä seuraa, että siltä osin kuin huolitsijat vyöryttävät palvelukokonaisuuksiensa hintaan riidanalaisesta kartellista aiheutuvat mahdolliset lisäkustannukset, yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen – siltä osin kuin se koskee saapuvia reittejä – on omiaan vaikuttamaan etenkin kilpailuun, jota huolitsijat käyvät kaapatakseen lähettäjistä muodostuvan asiakaskunnan, ja kyseessä oleva vaikutus on tämän johdosta omiaan toteutumaan juuri sisämarkkinoilla tai ETA:ssa.

181 Näin ollen lisäkustannukset, jotka huolitsijat ovat voineet joutua maksamaan, ja tästä mahdollisesti aiheutunut ETA:han tuotujen tavaroiden kallistuminen kuuluvat niihin riidanalaisesta käyttäytymisestä johtuviin vaikutuksiin, joihin komissio saattoi perustellusti nojautua sovellettaessa kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä.

182 Edellä 161 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti on siis selvitettävä, onko kyseinen vaikutus vaaditulla tavalla ennakoitavissa, huomattava ja välitön.

– *Kyseessä olevan vaikutuksen ennakoitavuus*

183 Ennakoitavuutta koskevalla vaatimuksella pyritään turvaamaan oikeusvarmuus takaamalla se, että asianomaisille yrityksille ei voida määrätä seuraamuksia vaikutuksista, jotka johtuvat tosin niiden käyttäytymisestä mutta joiden osalta ne eivät voineet kohtuudella odottaa, että ne toteutuvat (ks. vastaavasti julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus Otis Gesellschaft ym., C-435/18, EU:C:2019:651, 83 kohta).

184 Vaikutukset, joihin kyseessä olevan kartellin osapuolten on kohtuudella varauduttava yleisen elämänkokemuksen perusteella, toisin kuin vaikutukset, jotka perustuvat täysin epätavalliseen olosuhteiden toisiinsa kytkeytymiseen ja tästä syystä epätyypilliseen syy-seuraussuhteiden sarjaan, täyttävät siten ennakoitavuuden vaatimuksen (ks. vastaavasti julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus Kone ym., C-557/12, EU:C:2014:45, 42 kohta).

185 Riidanalaisen päätöksen 846, 909, 1199 ja 1208 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että käsiteltävässä asiassa on kyse hintojen horisontaalista vahvistamista koskevasta kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, jonka osalta kokemus osoittaa, että se johtaa muun muassa hinnankorotuksiin ja sen vaikutuksesta resurssien huonoon jakautumiseen erityisesti kuluttajien vahingoksi (ks. vastaavasti tuomio 11.9.2014, CB v. komissio, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 51 kohta).

186 Riidanalaisen päätöksen 846, 909, 1199 ja 1208 perustelukappaleesta ilmenee myös, että tämä käyttäytyminen liittyi polttoainelisään, turvallisuuslisään ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen.

187 Käsiteltävässä asiassa tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat saattoivat siis ennakoida, että polttoainelisän ja turvallisuuslisän horisontaalinen vahvistaminen johtaisi niiden korottamiseen. Kuten riidanalaisen päätöksen 874, 879 ja 899 perustelukappaleesta ilmenee, provisioiden maksamisesta kieltäytyminen oli omiaan vahvistamaan tällaista korotusta. Se muotoutui näet siten, että huolitsijoille kieltäydyttiin yhdenmukaisesti myöntämästä alennuksia lisistä, ja sillä pyrittiin näin ollen siihen, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat voivat ”hallita hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta, jota provisioiden maksamiseen liittyvä kilpailu [huolitsijoiden kanssa käytyjen neuvottelujen yhteydessä] olisi voinut luoda” (mainitun päätöksen 874 perustelukappale), sekä välttämään siten lisiin kohdistuva kilpailu (kyseisen päätöksen 879 perustelukappale).

188 Riidanalaisen päätöksen 17 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että rahtipalvelujen hinta muodostuu tariffeista ja lisistä, kuten polttoainelisästä ja turvallisuuslisästä. Ellei katsota, että polttoainelisän ja turvallisuuslisän korottaminen kompensoitaisiin riittävän todennäköisen seurannaisvaikutuksen kautta tariffien ja muiden lisien vastaavalla laskulla, tällainen korotus oli lähtökohtaisesti omiaan nostamaan saapuvien rahtipalvelujen kokonaishintaa.

189 Kantajat eivät kuitenkaan ole osoittaneet, että seurannaisvaikutus oli siinä määrin todennäköinen, että kyseessä olevaa vaikutusta ei sen vuoksi voitu ennakoida.

190 Kantajat viittaavat nimittäin vain epämääräisesti ”talousteoriaan” ja mainitsevat viidennen kanneperusteen kolmannessa osassa komission pitämässä kuulemistilaisuudessa annetun suullisen asiantuntijalausunnon. Kyseistä lausuntoa ei kuitenkaan ole ensinnäkään täydennetty tutkimuksella, johon se perustuu, eikä sen taustalla olevilla perustiedoilla, joiden avulla unionin yleisen tuomioistuimen olisi ollut mahdollistaa tarkistaa sen uskottavuus. Toiseksi kyseinen lausunto perustuu menetelmiin, jotka sopivat huonosti yhteen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen ulottuvuuden kanssa, sellaisena kuin se on määritelty riidanalaisessa päätöksessä. Ero eroissa -menetelmässä, johon mainittu lausunto perustuu, verrataan nimittäin veloitettujen hintojen kehitystä reiteillä, ”joihin neuvottelut ovat mahdollisesti vaikuttaneet, niiden kehitykseen reiteillä, joiden osalta tiedetään, etteivät mitkään neuvottelut ole vaikuttaneet niihin”, eikä kyseistä menetelmää ole lausunnossa myöskään määritelty. Riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleessa komissio päinvastoin katsoi, että polttoainelisä ja turvallisuuslisä olivat ”yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät koske[neet] vain tiettyä reittiä” ja joita ”oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti, mukaan lukien ETA:[han] – – suuntautuvat reitit”. Kolmanneksi on todettava, että mainittu lausunto koskee AF:ää ja vähemmässä määrin KLM:ää. Vaikka kyseessä olevassa lausunnossa todetaankin, että käsiteltävässä asiassa on kyse seurannaisvaikutuksesta, tämä toteamus perustuu vain siihen, että AF:n ja KLM:n veloittamat hinnat olivat riittävän joustavia ja saattoivat laskea riittävän nopeasti kompensoidakseen polttoainelisän ja turvallisuuslisän korotukset. Kantajat päinvastoin totesivat, että ”rahtipalvelujen hinnat [oli] sovittu vähintään kuusi kuukautta etukäteen [ja että] liikenteenharjoittajat korva[sivat] kasvaneet polttoainekustannukset lisämaksulla (polttoainelisä), jota voidaan mukauttaa nopeammin polttoaineen hintavaihtelujen huomioon ottamiseksi”.

191 Näin ollen riidanalaisen kartellin osapuolet olisivat voineet kohtuudella ennakoida, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen johtaisi saapuvien rahtipalvelujen osalta rahtipalvelujen hintojen nousuun saapuvilla reiteillä.

192 On siis selvitettävä, saattoivatko tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat ennakoida, että huolitsijat vyöryttäisivät tällaiset lisäkustannukset omille asiakkailleen eli lähettäjille.

193 Riidanalaisen päätöksen 14 ja 70 perustelukappaleesta ilmenee tältä osin, että rahtipalvelujen hinta on huolitsijoiden kannalta tuotantopanos. Kyse on muuttuvasta kustannuksesta, jonka nousu lähtökohtaisesti johtaa sen rajakustannuksen kasvamiseen, johon nähden huolitsijat määrittelevät omat hintansa.

194 Kantajat eivät esitä mitään seikkaa sen osoittamiseksi, että käsiteltävän asian olosuhteet eivät olleet kovin suotuisat sille, että lisäkustannus, joka aiheutuu yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta saapuvilla reiteillä, vyörytetään tuotantoketjun loppupäässä lähettäjille.

195 Näin ollen tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat saattoivat kohtuudella ennakoida, että huolitsijat vyöryttäisivät tällaiset lisäkustannukset lähettäjille huolintapalveluiden hinnannousun kautta.

196 Kuten riidanalaisen päätöksen 70 ja 1031 perustelukappaleesta kuitenkin ilmenee, niiden tavaroiden kustannukset, joiden integroidun kuljetuksen huolitsijat järjestävät yleensä lähettäjien nimissä, sisältävät huolintapalveluiden ja erityisesti yhden niiden osan muodostavien rahtipalveluiden hinnan.

197 Edellä esitetyn perusteella tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat saattoivat siis ennakoida, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen johtaisi – siltä osin kuin se koskee saapuvia reittejä – maahantuotujen tavaroiden hinnannousuun.

198 Edellä 179 kohdassa huomioon otetuista syistä tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat saattoivat yhtä hyvin ennakoida, että – kuten riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleesta ilmenee – nämä vaikutukset ilmenisivät ETA:ssa

199 Koska kyseessä oleva vaikutus kuului asioiden tavanomaiseen kulkuun ja taloudellisen järkevyyden alaan, kantajien ei ollut myöskään mitenkään välttämätöntä toimia tavaroiden tuontimarkkinoilla tai niiden jälleenmyyntimarkkinoilla tuotantoketjun loppupäässä voidakseen ennakoida sen.

200 On siis pääteltävä komission osoittaneen riittävällä tavalla, että kyseessä oleva vaikutus oli vaaditulla tavalla ennakoitavissa.

– *Kyseessä olevan vaikutuksen huomattavuus*

201 Riidanalaisesta käyttäytymisestä aiheutuvien vaikutusten huomattavuutta on arvioitava kaikkien asiassa merkityksellisten seikkojen perusteella. Näihin seikkoihin kuuluvat muun muassa rikkomisen kesto, luonne ja laajuus. Myös muut seikat, kuten kyseiseen käyttäytymiseen osallistuneiden yritysten koko, voivat olla merkityksellisiä (ks. vastaavasti tuomio 9.9.2015, Toshiba v. komissio, T-104/13, EU:T:2015:610, 159 kohta ja tuomio 12.7.2018, Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg v. komissio, T-441/14, EU:T:2018:453, 112 kohta).

202 Kun tutkittu vaikutus liittyy kartellin kohteena olevasta palvelusta johdetun tai sen sisältämän lopputuotteen tai -palvelun hinnan nousuun, myös kartellin kohteena olevan palvelun osuus lopputuotteen tai -palvelun hinnasta voidaan ottaa huomioon.

203 Kaikki merkitykselliset seikat huomioon ottaen nyt käsiteltävässä asiassa on katsottava, että kyseessä oleva vaikutus, joka liittyy ETA:han tuotujen tavaroiden hintojen nousuun, on huomattava.

204 On näet ensinnäkin todettava, että riidanalaisen päätöksen 1146 perustelukappaleesta ilmenee, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen kesti 21 kuukautta siltä osin kuin se koski unionin ja kolmansien maiden välisiä reittejä ja 8 kuukautta siltä osin kuin se koski ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisiä reittejä. Kyseisen päätöksen 1215 ja 1217 perustelukappaleesta ilmenee, että kaikki tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat osallistuivat rikkomiseen tämän ajan, Lufthansa Cargoa ja Swissiä lukuun ottamatta.

205 Toiseksi on todettava rikkomisen laajuudesta, että riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleesta ilmenee, että polttoainelisä ja turvallisuuslisä olivat ”yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät koskeneet vain tiettyä reittiä” ja joita ”oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti, mukaan lukien ETA:[han] – – suuntautuvat reitit”.

206 Kolmanneksi on huomautettava rikkomisen luonteesta, että riidanalaisen päätöksen 1030 perustelukappaleesta ilmenee, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen tarkoituksena oli rajoittaa tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välistä kilpailua erityisesti ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Mainitun päätöksen 1208 perustelukappaleessa komissio päätteli, että ”hinnan eri osatekijöiden, kuten tiettyjen lisien, vahvistaminen o[li] yksi vakavimmista kilpailunrajoituksista”, ja totesi näin ollen, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen johdosta oli sovellettava vuoden 2006 suuntaviivoissa vahvistetun ”asteikon yläpäähän” sijoittuvaa vakavuuskerrointa.

207 Sen osalta, mikä on kartellin kohteena olevan palvelun hinnan osuus tavarasta tai palvelusta, joka on johdettu siitä tai sisältää sen, on todettava ylimääräisenä seikkana, että – toisin kuin kantaja väittää – lisät muodostivat rikkomisajanjaksona huomattavan osan rahtipalvelujen kokonaishinnasta.

208 Kirjeessä, jonka Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (Hongkongin huolinta- ja logistiikkayhdistys) lähetti Hongkongin Board of Airline Representativesin (Hongkongin lentoyhtiöiden edustajien johtokunta, jäljempänä BAR) rahdista vastaavan alakomitean puheenjohtajalle ja joka on päivätty 8.7.2005, todetaan siis, että lisät muodostavat ”hyvin merkittävän osan” siitä lentorahtikirjojen kokonaishinnasta, joka huolitsijoiden oli maksettava. Kantajat totesivat samoin unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämissään kirjelmissä lisien osuuden rahtipalvelujen hinnasta olevan 5–30 prosenttia. Kuten kannekirjelmän liitteessä A.109 esitetyistä taulukoista ja grafiikasta ilmenee, kyseinen osuus saavutti korkeimman tasonsa sillä ajanjaksolla, jonka aikana komissio totesi SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen saapuvilla reiteillä, eli 21,7 prosenttia vuonna 2004 ja 29,8 prosenttia vuonna 2005.

209 Kuten riidanalaisen päätöksen 1031 perustelukappaleesta kuitenkin ilmenee, rahtipalvelujen hinta oli itsessään ”kuljetettaviin tavaroihin liittyvien kustannusten merkittävä osatekijä, joka vaikuttaa kyseisten tavaroiden myyntiin”.

210 Riidanalaiseen käyttäytymiseen osallistuneiden yritysten koosta on edelleen ylimääräisenä seikkana huomautettava, että riidanalaisen päätöksen 1209 perustelukappaleesta ilmenee, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien yhteenlaskettu markkinaosuus ”maailmanmarkkinoista” oli 34 prosenttia vuonna 2005 ja että se oli ”vähintään yhtä suuri sellaisilla [ETA:n ja kolmansien maiden välisillä] reiteillä – – tarjottavien – – rahtipalvelujen osalta”, joihin kuuluvat sekä lähtevät että saapuvat reitit. Kantajille itselleen kertyi rikkomisajanjaksona saapuvilla reiteillä merkittävä liikevaihto, jonka suuruus oli vuonna 2005 yli 119 000 000 euroa.

211 Kantajat eivät esitä mitään väitettä, joka voisi aiheuttaa epävarmuutta tarkastellun vaikutuksen huomattavuuden osalta.

212 Ensinnäkin kantajien väite, joka perustuu seurannaisvaikutuksia koskevaan teoriaan, hylättiin jo edellä 188 ja 190 kohdassa.

213 Toiseksi sen kantajien väitteen osalta, jonka mukaan tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat asettivat polttoainelisän ja turvallisuuslisän Hongkongista, Thaimaasta, Japanista ja Yhdysvalloista lähtevillä reiteillä kilpailukykyisen tason alapuolelle ja siten pikemminkin paransivat kuin heikensivät ETA:han tuotujen tavaroiden kilpailukykyä, on muistutettava, että sen, joka vetoaa tiettyihin tosiseikkoihin jonkin vaatimuksen tueksi, on näytettävä toteen nämä tosiseikat (määräys 25.1.2008, Provincia di Ascoli Piceno ja Comune di Monte Urano v. Apache Footwear ym., C-464/07 P(I), ei julkaistu, EU:C:2008:49, 9 kohta; ks. vastaavasti myös tuomio 6.3.2001, Connolly v. komissio, C-274/99 P, EU:C:2001:127, 113 kohta).

214 Kantajat eivät kuitenkaan ole esittäneet vähäisintäkään näyttöä sen osoittamiseksi, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat asettaneet polttoainelisän ja turvallisuuslisän kilpailukykyisen tason alapuolelle Hongkongista, Thaimaasta ja Japanista lähtevillä reiteillä. Yhdysvalloista lähtevien reittien osalta kantajat väittävät ainoastaan, että yhteydenpidossa, johon ne osallistuivat, ”säilytettiin euron muuntokurssina suhteessa Yhdysvaltain dollariin 1:1 polttoainelisän osalta, minkä seurauksena polttoainelisä aleni 17 prosenttia, kun otetaan huomioon dollarin arvonalennus euroon nähden”. Kantajat eivät kuitenkaan millään tavalla osoita, että polttoainelisä oli tämän seurauksena kilpailukykyisen tason alapuolella.

215 Ei siis voida pitää todennäköisenä, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat asettivat polttoainelisän ja turvallisuuslisän Hongkongista, Thaimaasta, Japanista ja Yhdysvalloista lähtevillä reiteillä kilpailukykyisen tason alapuolelle ja siten pikemminkin paransivat kuin heikensivät ETA:han tuotujen tavaroiden kilpailukykyä.

216 On siis pääteltävä komission näyttäneen riittävällä tavalla toteen, että kyseessä oleva vaikutus oli vaaditulla tavalla huomattava.

– *Kyseessä olevan vaikutuksen välittömyys*

217 Riidanalaisesta käyttäytymisestä aiheutuvien vaikutusten välittömyyteen liittyvä vaatimus koskee kyseessä olevan käyttäytymisen ja tutkitun vaikutuksen välistä syy-yhteyttä. Tämän vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, ettei komissio voi – perustellakseen toimivaltansa todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia – vedota kaikkiin mahdollisiin vaikutuksiin eikä sellaisiin hyvinkin etäisiin vaikutuksiin, joita tästä käyttäytymisestä voisi seurata conditio sine qua non -perusteella (ks. vastaavasti julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus Kone ym., C-557/12, EU:C:2014:45, 33 ja 34 kohta).

218 Välitöntä syy-yhteyttä ei kuitenkaan pidä sekoittaa yksinomaiseen syy-yhteyteen, joka edellyttäisi, että syy-yhteyden todetaan aina ja yleisesti katkenneen silloin, kun kolmas osapuoli on myötävaikuttanut kyseessä olevien vaikutusten syntymiseen (ks. vastaavasti julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus Kone ym., C-557/12, EU:C:2014:45, 36 ja 37 kohta).

219 Nyt käsiteltävässä asiassa niiden huolitsijoiden, joiden osalta oli ennakoitavissa, että ne vyöryttäisivät maksettavikseen koituneet lisäkustannukset täysin itsenäisesti lähettäjille, väliintulo on tosin ollut omiaan myötävaikuttamaan kyseessä olevan vaikutuksen aiheutumiseen. Tämä väliintulo ei kuitenkaan yksinään ollut omiaan katkaisemaan syy-yhteysketjua riidanalaisen käyttäytymisen ja mainitun vaikutuksen välillä eikä siis johtamaan siihen, ettei vaikutus ollut välitön.

220 Kun tällainen väliintulo ei ole väärin vaan se perustuu objektiivisesti kyseessä olevaan kartelliin markkinoiden tavanomaisen toiminnan mukaisesti, se ei katkaise syy-yhteysketjua (ks. vastaavasti tuomio 14.12.2005, CD Cartondruck v. neuvosto ja komissio, T-320/00, ei julkaistu, EU:T:2005:452, 172–182 kohta) vaan jatkaa sitä (ks. vastaavasti julkisasiamies Kokottin ratkaisuehdotus Kone ym., C-557/12, EU:C:2014:45, 37 kohta).

221 Käsiteltävässä asiassa kantajat eivät kuitenkaan näytä toteen eivätkä edes väitä, että ennakoitavissa oleva lisäkustannusten vyöryttäminen ETA:han sijoittautuneille lähettäjille olisi väärin tai ei liittyisi markkinoiden tavanomaiseen toimintaan.

222 Tästä seuraa, että kyseessä oleva vaikutus on vaaditulla tavalla välitön.

223 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa kantajien väitteellä, jonka mukaan vaikuttaakseen niihin ”kuluttajiin ETA:ssa”, joihin komissio viittaa riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa, kyseisen lisän oli kuljettava sellaisen ”pitkän välittäjäketjun” kautta, johon lähettäjät, huolitsijat ja maahantuojat kuuluivat. Tämä väite perustuu nimittäin kahteen virheelliseen lähtökohtaan.

224 Ensimmäinen kyseessä olevista lähtökohdista on se, että riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa tarkoitetut ”kuluttajat ETA:ssa” ovat loppukuluttajia eli luonnollisia henkilöitä, jotka toimivat muussa kuin ammattitoimintansa tai elinkeinotoimintansa harjoittamiseen liittyvässä tarkoituksessa. Kilpailuoikeudessa käytetty kuluttajan käsite ei kata ainoastaan loppukuluttajia vaan kaikki riidanalaisen käyttäytymisen kohteena olevien tavaroiden tai palvelujen suorat tai välilliset käyttäjät (ks. vastaavasti julkisasiamies Mengozzin ratkaisuehdotus MasterCard ym. v. komissio, C-382/12 P, EU:C:2014:42, 156 kohta).

225 Riidanalaisen päätöksen 70 perustelukappaleesta, jonka oikeellisuutta kantajat eivät ole asiamukaisesti kiistäneet, ilmenee, että ”lähettäjät voivat olla kaupankäynnin kohteena olevien tavaroiden ostajia tai myyjiä tai sellaisten tavaroiden omistajia, joita on kuljetettava nopeasti suhteellisen pitkiä matkoja”. Komissio on kirjelmissään täsmentänyt, että nämä tavarat voitiin tuoda maahan niiden suoraa kulutusta varten tai muiden tuotteiden tuotannon tuotantopanoksina. Saapuvien rahtipalvelujen osalta nämä lähettäjät ovat mahdollisesti – kuten komissio perustellusti toteaa – sijoittautuneet ETA:han. Riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa olevaa viittausta ”kuluttajiin ETA:ssa” on siis tulkittava siten, että se sisältää lähettäjät.

226 Toinen kyseessä olevista lähtökohdista on se, että vaikka riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa oleva viittaus ”kuluttajiin ETA:ssa” kattaisi vain loppukuluttajat, viimeksi mainitut voisivat hankkia maahantuodut tavarat vain ”pitkän välittäjäketjun” väliintulon jälkeen. Loppukuluttajat voivat kuitenkin myös hankkia nämä tavarat suoraan lähettäjältä.

227 Edellä esitetystä seuraa, että kyseessä oleva vaikutus on vaaditulla tavalla ennakoitavissa, huomattava ja välitön ja että ensimmäinen perustelu, johon komissio nojautui päätelläkseen, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri on täyttynyt, on asianmukainen. On siis todettava, että komissio saattoi virhettä tekemättä katsoa, että kyseinen kriteeri täyttyi saapuvia rahtipalveluja koskevan yhteensovittamisen osalta, kun sitä tarkastellaan erikseen, eikä riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa esitetyn toisen perustelun oikeellisuutta ole tarpeen tutkia.

ii) Yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutukset, kun tätä rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena

228 Heti alkuun on muistutettava, että – toisin kuin kantajat antavat vastauksessaan ymmärtää – mikään ei estä arvioimasta, onko komissiolla tarvittava toimivalta soveltaa unionin kilpailuoikeutta kussakin tapauksessa, kun otetaan huomioon kyseessä olevan yrityksen tai yritysten käyttäytyminen kokonaisuudessaan (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 50 kohta).

229 Oikeuskäytännön mukaan SEUT 101 artiklaa voidaan soveltaa menettelytapoihin ja sopimuksiin, joilla on sama kilpailun rajoittamista koskeva tavoite, jos on ennakoitavissa, että näillä menettelytavoilla ja sopimuksilla on kokonaisuutena tarkasteltuna välittömiä ja huomattavia vaikutuksia sisämarkkinoilla. Yritysten ei nimittäin voida antaa laistaa unionin kilpailusääntöjen soveltamisesta yhdistämällä useita käyttäytymistapoja, joilla on sama tavoite ja joista yhdelläkään ei erikseen tarkasteltuna voi olla välitöntä ja huomattavaa vaikutusta kyseisillä markkinoilla mutta joilla kokonaisuutena tarkasteltuna voi olla tällainen vaikutus (tuomio 12.7.2018, Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg v. komissio, T-441/14, EU:T:2018:453, 106 kohta).

230 Komissio voi siten perustaa toimivaltansa soveltaa SEUT 101 artiklaa riidanalaisessa päätöksessä todetun kaltaiseen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen kyseisen rikkomisen ennakoitaviin, välittömiin ja huomattaviin vaikutuksiin sisämarkkinoilla (tuomio 12.7.2018, Brugg Kabel ja Kabelwerke Brugg v. komissio, T-441/14, EU:T:2018:453, 105 kohta).

231 Nämä näkökohdat pätevät soveltuvin osin ETA-sopimuksen 53 artiklaan.

232 Riidanalaisen päätöksen 869 perustelukappaleessa komissio luonnehti riidanalaisen käyttäytymisen kuitenkin yhtenä kokonaisuutena pidettäväksi jatketuksi kilpailusääntöjen rikkomiseksi myös siltä osin kuin se koski saapuvia rahtipalveluja. Siltä osin kuin kantajat riitauttavat tämän luonnehdinnan yleensä ja sellaisen yhden yhteisen kilpailunvastaisen päämäärän, jona on rajoittaa kilpailua ETA:ssa ja johon kyseinen luonnehdinta perustuu, olemassaolon toteamisen, niiden väitteitä tarkastellaan tähän kysymykseen liittyvässä kolmannessa kanneperusteessa.

233 Riidanalaisen päätöksen 1046 perustelukappaleessa komissio on – kuten sen unionin yleisen tuomioistuimen esittämiin kirjallisiin ja suullisiin kysymyksiin esittämistä vastauksista ilmenee – tutkinut kyseisen rikkomisen vaikutuksia, kun rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena. Se katsoi siten muun muassa, että sen tutkinta oli paljastanut kartellin, joka ”on toteutettu ympäri maailmaa” ja jonka ”saapuvia reittejä koskevat – – järjestelyt olivat erottamaton osa yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomista”. Se totesi vielä, että ”lisien yhtenäinen soveltaminen maailmanlaajuisesti oli [riidanalaisen] kartellin avaintekijä”. Kuten komissio totesi vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin, lisien yhtenäinen soveltaminen oli osa kokonaisstrategiaa, jolla pyrittiin poistamaan vaara siitä, että huolitsijat voisivat kiertää kyseisen kartellin vaikutuksia valitsemalla muita kuin suoria reittejä, joihin ei sovelleta yhteensovitettuja lisiä, tavaroiden kuljettamiseksi lähtöpaikasta määränpäähän. Syynä tähän on se, että – kuten riidanalaisen päätöksen 72 perustelukappaleesta ilmenee – ”aikatekijällä ei ole [rahdin] kuljettamisessa yhtä suuri merkitys kuin matkustajien kuljettamisessa”, joten rahti ”voidaan lähettää useamman välilaskun kautta” ja että muut kuin suorat reitit voivat näin ollen korvata suorat reitit.

234 Näin ollen komissio väittää perustellusti, että se, että sitä kiellettäisiin soveltamasta kvalifioitujen vaikutusten kriteeriä riidanalaiseen käyttäytymiseen, kun sitä tarkastellaan kokonaisuutena, voisi johtaa kilpailua rajoittavan käytännekokonaisuuden, joka on omiaan vaikuttamaan markkinoiden rakenteeseen ETA:ssa, jakamiseen keinotekoisesti joukoksi erillisiä käytänteitä, jotka saattavat jäädä kokonaan tai osittain unionin toimivallan ulkopuolelle (ks. vastaavasti tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 57 kohta). On siis katsottava, että komissio saattoi riidanalaisen päätöksen 1046 perustelukappaleessa tutkia yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutuksia siten, että rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena.

235 Siltä osin kuin on kyse sopimuksista ja menettelytavoista, joiden tarkoituksena ensinnäkin oli rajoittaa kilpailua ainakin unionissa, ETA:ssa ja Sveitsissä (kyseisen päätöksen 903 perustelukappale), joilla liikenteenharjoittajat toiseksi saivat lisää merkittäviä markkinaosuuksia (mainitun päätöksen 1209 perustelukappale) ja joista merkittävä osa kolmanneksi koski ETA:n sisäisiä reittejä yli kuuden vuoden ajan (saman päätöksen 1146 perustelukappale), on kuitenkin todettava, ettei ole epäilystäkään siitä, että oli ennakoitavissa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella oli kokonaisuutena tarkasteltuna välittömiä ja huomattavia vaikutuksia sisämarkkinoilla tai ETA:ssa.

236 Tästä seuraa, että komissio saattoi riidanalaisen päätöksen 1046 perustelukappaleessa myös perustellusti todeta, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osalta, kun tätä rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena.

237 Koska komissio on näin osoittanut riittävällä tavalla, että oli ennakoitavissa, että riidanalaisella käyttäytymisellä olisi huomattava ja välitön vaikutus ETA:ssa, nyt käsiteltävä väite ja näin ollen nyt käsiteltävä kanneperusteen osa kokonaisuudessaan on hylättävä, eikä väitettä toimeenpanoa koskevan kriteerin soveltamisessa tehdyistä virheistä ole tarpeen tutkia.

b) Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisiä reittejä

238 Kantajat väittävät, että EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 11 artiklan 2 kohdassa varataan Sveitsin viranomaisille toimivalta todeta kilpailusääntöjen rikkominen ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä ja määrätä siitä seuraamuksia.

239 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa komissio on kantajien mukaan kuitenkin todennut ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Koska Sveitsin valaliitto ei ole ETA-sopimuksen sopimuspuoli, se on kantajien mukaan väistämättä kyseisessä artiklassa tarkoitettu kolmas maa. Riidanalaisen päätöksen päätösosan 1 artiklan 3 kohta on kantajien mukaan siis lainvastainen sillä perusteella, että se rikkoo EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 11 artiklan 2 kohtaa.

240 Komissio kiistää kantajien väitteet.

241 On selvitettävä, onko komissio kantajien väitteiden mukaisesti todennut riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 alakohdassa ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä, ja mahdollisesti, onko komissio siten ylittänyt sille EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen nojalla kuuluvan toimivallan rajat.

242 Tältä osin on muistettava, että tehokkaan oikeussuojan periaate on unionin oikeuden yleinen periaate, joka ilmaistaan nykyään perusoikeuskirjan 47 artiklassa. Tämä periaate, joka unionin oikeudessa vastaa Euroopan ihmisoikeussopimuksen 6 artiklan 1 kappaletta, edellyttää, että sellaisen päätöksen päätösosa, jolla komissio toteaa kilpailusääntöjen rikkomisen, on erityisen selvä ja täsmällinen ja että yritykset, joiden katsotaan olevan vastuussa ja joille on määrätty seuraamus, voivat ymmärtää ja riitauttaa tämän vastuun ja näiden seuraamusten määräämisen, sellaisina kuin ne ilmenevät kyseisestä päätösosasta (ks. tuomio 16.12.2015, Martinair Holland v. komissio, T-67/11, EU:T:2015:984, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

243 Komissio ilmaisee näet päätöstensä päätösosassa niiden rikkomisten luonteen ja laajuuden, joista se määrää seuraamukset. Nimenomaan niiden rikkomisten, joista määrätään seuraamukset, ulottuvuuden ja luonteen osalta lähtökohtaisesti siis juuri päätösosalla eikä perusteluilla on merkitystä. Ainoastaan siinä tapauksessa, että päätösosassa käytetyt ilmaisut ovat epäselviä, niitä voidaan tulkita päätöksen perusteluihin turvautumalla (ks. tuomio 16.12.2015, Martinair Holland v. komissio, T-67/11, EU:T:2015:984, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

244 Komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa, että SAS ja SAS Cargo olivat ”rikkoneet ETA-sopimuksen 53 artiklaa sellaisissa maissa, jotka ovat ETA-sopimuksen sopimuspuolia mutteivat jäsenvaltioita, sijaitsevien lentoasemien ja kolmansissa maissa sijaitsevien lentoasemien välisten reittien osalta” 19.5.2005–14.2.2006. Se ei nimenomaisesti sisällyttänyt näihin reitteihin ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisiä reittejä eikä sulkenut niitä nimenomaisesti näiden reittien ulkopuolelle.

245 On siis selvitettävä, kuuluuko Sveitsin valaliitto riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin ”kolmansiin maihin”.

246 Tältä osin on huomautettava, että riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa erotetaan toisistaan ”maat, jotka ovat ETA-sopimuksen sopimuspuolia mutta eivät jäsenvaltioita” ja kolmannet maat. On totta, että – kuten kantajat perustellusti toteavat – Sveitsin valaliitto ei ole ETA-sopimuksen sopimuspuoli ja kuuluu siis sen kannalta kolmansiin maihin.

247 On kuitenkin huomautettava, että kun otetaan huomioon unionin oikeusjärjestyksen yhtenäisyyttä ja johdonmukaisuutta koskevat vaatimukset, samassa toimessa käytetyillä samanlaisilla ilmaisuilla on oletettava olevan sama merkitys.

248 Komissio on kuitenkin riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 2 kohdassa todennut SEUT 101 artiklan rikkomisen ”Euroopan unionissa sijaitsevien lentoasemien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien välisten reittien osalta”. Tämä käsite ei sisällä Sveitsissä sijaitsevia lentoasemia, vaikka Sveitsin valaliitto ei ole ETA-sopimuksen sopimuspuoli ja vaikka sen lentoasemien on siis virallisesti katsottava ”sijaitsevan ETA:n ulkopuolella” tai toisin sanoen kyseisen sopimuksen kannalta kolmannessa maassa. Riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 4 kohta, jossa todetaan EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkominen ”Euroopan unionissa sijaitsevien lentoasemien ja Sveitsissä sijaitsevien lentoasemien välisten reittien osalta”, koskee kyseisiä lentoasemia.

249 Edellä 247 kohdassa mainitun periaatteen mukaisesti on siis oletettava, että riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa käytetyllä ilmaisulla ”kolmansissa maissa sijaitsevat lentoasemat” on sama merkitys kuin kyseisen artiklan 2 kohdassa käytetyllä ilmaisulla ”ETA:n ulkopuolella sijaitsevat lentoasemat”, ja tämän johdosta sen piiriin eivät kuulu Sveitsissä sijaitsevat lentoasemat.

250 Koska riidanalaisen päätöksen päätösosassa ei ole mitään mainintaa siitä, että komissio olisi aikonut antaa riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulle käsitteelle ”kolmannet maat” erilaisen merkityksen, on pääteltävä, että Sveitsin valaliitto on jätetty sen 1 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun ”kolmansien maiden” käsitteen ulkopuolelle.

251 Ei siis voida katsoa, että komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa kantajien olevan vastuussa ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisesta ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä.

252 Koska riidanalaisen päätöksen päätösosa ei anna aihetta epäilykseen, unionin yleinen tuomioistuin lisää ainoastaan ylimääräisenä seikkana, etteivät sen perustelut ole ristiriidassa kyseisen päätelmän kanssa.

253 Komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1146 perustelukappaleessa, että sen kuvailemilla ”kilpailunvastaisilla järjestelyillä” rikottiin SEUT 101 artiklaa 1.5.2004–14.2.2006 ”[unionissa] sijaitsevien lentoasemien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien välisen lentoliikenteen osalta”. Komissio täsmensi kyseiseen perustelukappaleeseen liittyvässä alaviitteessä (nro 1514) seuraavaa: ”Tässä päätöksessä ’ETA:n ulkopuolella sijaitsevilla lentoasemilla’ tarkoitetaan lentoasemia, jotka sijaitsevat muualla kuin Sveitsi[n valaliitossa] ja ETA-sopimuksen sopimuspuolina olevissa maissa”.

254 On totta, että kuvatessaan riidanalaisen päätöksen 1146 perustelukappaleessa ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisen ulottuvuutta komissio ei viitannut käsitteeseen ”ETA:n ulkopuolella sijaitsevat lentoasemat” vaan käsitteeseen ”kolmansissa maissa sijaitsevat lentoasemat”. Tästä ei kuitenkaan voida päätellä, että komission tarkoituksena oli antaa eri merkitys käsitteelle ”ETA:n ulkopuolella sijaitsevat lentoasemat” SEUT 101 artiklaa sovellettaessa ja käsitteelle ”kolmansissa maissa sijaitsevat lentoasemat” ETA-sopimuksen 53 artiklaa sovellettaessa. Käyttäessään näitä molempia ilmaisuja riidanalaisessa päätöksessä komissio päinvastoin piti niitä keskenään vaihdettavissa olevina. Komissio totesi siten riidanalaisen päätöksen 824 perustelukappaleessa, että se ”ei sovel[taisi] SEUT 101 artiklaa sellaisiin [unionin] lentoasemien ja kolmansien maiden lentoasemien välistä lentoliikennettä koskeviin kilpailua rajoittaviin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka on tehty tai toteutettu ennen 1.5.2004”. Siltä osin kuin on kyse SAS Consortiumin yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen loppumisesta komissio viittasi samoin kyseisen päätöksen 1222 perustelukappaleessa toimivaltaan, joka sillä on näiden määräysten perusteella ”– – [unionin] ja kolmansien maiden välisten reittien sekä Islannin, Norjan, Liechtensteinin ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien maiden välisten reittien osalta”.

255 Riidanalaisen päätöksen perusteluissa siis vahvistetaan, että ”kolmansissa maissa sijaitsevien lentoasemien” ja ”ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien” käsitteillä on sama merkitys. Alaviitteeseen nro 1514 sisältyvän määrittelylausekkeen mukaisesti on siis katsottava, että Sveitsissä sijaitsevat lentoasemat jäävät näiden kummankin käsitteen ulkopuolelle.

256 Toisin kuin kantajat väittävät, riidanalaisen päätöksen 1194 ja 1241 perustelukappale eivät puhu toisenlaisen ratkaisun puolesta. Kyseisen päätöksen 1194 perustelukappaleessa komissio on tosin viitannut ”ETA:n ja kolmansien maiden välisiin reitteihin, lukuun ottamatta [unionin] ja Sveitsin välisiä reittejä”. Samoin kyseisen päätöksen 1241 perustelukappaleessa komissio on ”määritettäessä myynnin arvoa kolmansiin maihin suuntautuvilla ja niistä saapuvilla reiteillä” alentanut perusmäärää 50 prosentilla ”ETA:n ja kolmansien maiden välisten reittien osalta, lukuun ottamatta [unionin] ja Sveitsin välisiä reittejä, joihin nähden se toimii [EY:n ja Sveitsin

välisen lentoliikennesopimuksen] mukaisesti”. Voitaisiin katsoa, että – kuten kantajat lähinnä huomauttavat – vaikka komissio on huolehtinut siitä, että kyseisiin perustelukappaleisiin lisätään maininta ”lukuun ottamatta unionin ja Sveitsin välisiä reittejä”, se on kuitenkin katsonut Sveitsin valaliiton kuuluvan ”kolmannen maan” käsitteen piiriin siltä osin kuin oli kyse ETA:n ja kolmansien maiden välisistä reiteistä.

257 Komissio on lisäksi myöntänyt sisällyttäneensä myynnin arvoon 262 084 euroa niiden rahtipalvelujen myynnin perusteella, jotka kantajat suorittivat vuonna 2005 ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä. Komission mukaan syynä tähän on se, että se ei ”valitettavasti” jättänyt kyseistä summaa pois kantajien sille toimittamista luvuista.

258 On kuitenkin komission tavoin todettava, että nämä seikat koskevat yksinomaan sakon perusmäärää laskettaessa huomioon otettavia tuloja eivätkä tässä asiassa kyseessä olevan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellisen vaikutusalueen määrittämistä.

259 Kanneperusteen toinen osa ja sen seurauksena nyt käsiteltävä kanneperuste on siis hylättävä.

3. Kolmas kanneperuste, jonka mukaan arvioitiin virheellisesti käyttäytymistä, johon kantajat osallistuivat, ja sitä, että se osoitti niiden osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen taikka tienneen siitä

260 Nyt käsiteltävä kanneperuste koskee virheitä ja epätäsmällisyyttä sen käyttäytymisen arvioinnissa, johon kantajien väitetään osallistuneen. Tämä kanneperuste jakautuu kymmeneen osaan, joista ensimmäinen koskee yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen maailmanlaajuista luonnetta, toinen virheitä sen käyttäytymisen arvioinnissa, joka liittyi kahdenväliseen allianssiin Lufthansan kanssa, kolmas virheitä Star Cargo -allianssissa joulukuussa 1999 käydyn sähköpostiviestien vaihdon arvioinnissa, neljäs virheitä WOW-allianssiin liittyvän käyttäytymisen arvioinnissa, viides virheitä, jotka koskevat kapasiteettien varaussopimusten sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan, kuudes virheitä kolmansissa maissa tapahtuneen yhteydenpidon arvioinnissa, seitsemäs virheitä niiden spekulaatioiden arvioinnissa, joita muut liikenteenharjoittajat esittivät kantajien käyttäytymisestä, kahdeksas virheitä, jotka koskevat eräissä maissa sattuneiden erilaisten paikallisten tapahtumien sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan, yhdeksäs virheitä niiden tietojen arvioinnissa, joita kantajilla oli muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien käyttäytymisestä, ja kymmenes virheitä sen indisiokokonaisuuden arvioinnissa, johon komissio vetosi.

261 Käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin katsoo aiheelliseksi tutkia aluksi nyt käsiteltävän kanneperusteen ensimmäisestä neljänteen osat, sen jälkeen kyseisen kanneperusteen kahdeksannen osan ja lopuksi sen viidennen, kuudennen, seitsemännen, yhdeksännen ja kymmenennen osan.

a) Ensimmäinen osa, jonka mukaan ulottuvuudeltaan maailmanlaajuisen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osoittamisessa tapahtui useita lainvastaisuuksia

262 Kanneperusteen ensimmäisessä osassa kantajat väittävät komission syyllistyneen useisiin lainvastaisuuksiin ulottuvuudeltaan maailmanlaajuisen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osoittamisessa. Ne esittävät tämän osan tueksi kolme väitettä. Näistä väitteistä ensimmäinen perustuu perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiin ja virheellisiin toteamuksiin, jotka koskevat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen maailmanlaajuista luonnetta, toinen virheellisiin toteamuksiin, joiden mukaan kyseessä oli luonteeltaan yhtenä kokonaisuutena pidettävä kilpailusääntöjen rikkominen siltä osin kuin on kyse muista kuin riidanalaisen kartellin ”ytimeen” tai ”ydinryhmään” kuuluvista liikenteenharjoittajista, ja kolmas virheellisiin toteamuksiin, joiden mukaan kyseessä oli luonteeltaan jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen.

1) Ensimmäinen väite, joka perustuu perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiin ja virheellisiin toteamuksiin, jotka koskevat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen maailmanlaajuista luonnetta

263 Kantajat väittävät komission tehneen virheen todetessaan, että riidanalaisen päätöksen 4 kohdassa kuvatuilla menettelytavoilla on maailmanlaajuinen ulottuvuus.

264 Kantajat väittävät heti aluksi, että riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa oleva päätelmä, jonka mukaan kyseessä olevat menettelytavat ovat osa maailmanlaajuista kilpailusääntöjen rikkomista, on ristiriidassa sen kanssa, että komissio on myöntänyt, että rikkominen ei ulotu tiettyihin maihin, ja rikkoo siten SEUT 296 artiklaa.

265 Lisäksi ne väittävät, että pelkästään se, että polttoainelisä ja turvallisuuslisä ovat rahtiin liittyviä tavanomaisia hintatekijöitä, ei merkitse, että kyseessä oleva käyttäytyminen on vaikuttanut kyseisiin lisiin kaikissa maissa poikkeuksetta. Komissio ei voi päätellä käyttäytymisestä, joka vaikuttaa rajattuun määrään reittejä, että kyse on maailmanlaajuisesta kartellista, ellei sillä ole hallussaan todisteita käyttäytymisestä, joka vaikuttaa kaikkiin muihin reitteihin. Tältä osin kantajat arvostelevat riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleeseen sisältyvää päätelmää, jonka mukaan lisät ovat yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät koske vain tiettyä reittiä.

266 Lopuksi kantajat väittävät, että päinvastoin kuin riidanalaisen päätöksen 890 perustelukappaleesta ilmenee, pelkästään se, että liikenteenharjoittajat ovat voineet tehdä muiden liikenteenharjoittajien kanssa kapasiteettiin liittyviä sopimuksia ja laajentaa verkostoaan itse liikennöimiensä reittien ulkopuolelle, ei todista, että ne ovat osallistuneet lainvastaiseen käyttäytymiseen kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti, ja erityisesti lukuisissa maissa, jotka eivät ole jäsenvaltioita.

267 Komissio kiistää kantajien väitteet.

268 Käsiteltävässä asiassa on aluksi huomautettava, että – toisin kuin kantajat väittävät – komissio ei ole päätellyt riidanalaisen päätöksen päätösosassa, että kyse on ulottuvuudeltaan maailmanlaajuisesta kilpailusääntöjen rikkomisesta. Kyseisen päätöksen 1 artiklan johdantokappaleessa olevassa viittauksessa, jonka mukaan tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat sovittaneet yhteen käyttäytymisensä ”rahtipalvelujen – – hinnoittelun alalla koko maailmassa”, vain todetaan ne tosiseikat, jotka komissio on saman artiklan 1–

4 kohdassa luokitellut niiden kilpailusääntöjen rikkomiseksi, joita sovellettiin reitteihin, joiden se katsoi kuuluvan toimivaltaansa kyseessä olevilla ajanjaksoilla, eli ETA:n sisäisillä reiteillä 7.12.1999–14.2.2006 (1 kohta), unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä 1.5.2004–14.2.2006 (2 kohta), ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä 19.5.2005–14.2.2006 (3 kohta) ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä 1.6.2002–14.2.2006 (4 kohta).

269 Koska riidanalaisen päätöksen päätösosa ei anna aihetta epäilykseen, unionin yleinen tuomioistuin lisää ainoastaan ylimääräisenä seikkana, että riidanalaisen päätöksen perustelut vahvistavat tämän päätelmän. Kyseisissä perusteluissa viitataan siten yhtäältä sellaisten sovellettavien kilpailusääntöjen rikkomiseen, joiden maantieteellinen soveltamisala rajoittuu vain määrätyn tyyppisiin reitteihin (1146 ja 1187 perustelukappale), ja toisaalta ”maailmanlaajuiseen” (74, 112, 832 ja 1300 perustelukappale), ”luonteeltaan maailmanlaajuiseen” (887 perustelukappale) tai ”maailmanlaajuisesti toteutettuun” kartelliin (1046 perustelukappale).

270 On totta, että riidanalaisen päätöksen 1210 perustelukappaleessa poiketaan säännöstä sikäli, että siinä viitataan ”maailmanlaajuisen kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteelliseen ulottuvuuteen”. On kuitenkin todettava, että tämän maailmanlaajuiseen kilpailusääntöjen rikkomiseen tehdyn erillisen viittauksen asiayhteys osoittaa, että kyseessä on pelkkä kirjoitusvirhe ja että siinä tarkoitetaan, että ”[riidanalaisen] kartellin maantieteellinen ulottuvuus oli maailmanlaajuinen”. Mainittua viittausta seuraavissa virkkeissä nimittäin todetaan seuraavaa:

”Rikkomisen vakavuuden määrittämisen kannalta tämä tarkoittaa, että [riidanalainen] kartelli kattoi koko ETA:n alueen ja Sveitsin. Tämä kattaa rahtipalvelut – – ETA:ssa sijaitsevien lentoasemien, unionissa sijaitsevien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien, unionissa sijaitsevien lentoasemien ja Sveitsissä sijaitsevien lentoasemien sekä ETA-sopimuksen sopimuspuolten, jotka eivät ole jäsenvaltioita, alueella sijaitsevien lentoasemien ja kolmansissa maissa sijaitsevien lentoasemien välisillä reiteillä kumpaankin suuntaan.”

271 Näin ollen toteamus, joka liittyy hinnoittelun maailmanlaajuiseen yhteensovittamiseen rahtipalvelujen tarjoamisen osalta, kuvastaa komission riidanalaisessa päätöksessä kauttaaltaan ilmaisemaa näkemystä riidanalaisen kartellin maantieteellisestä ulottuvuudesta.

272 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa kantajien väitteillä.

273 Yhtäältä on todettava, että siltä osin kuin kantajat nojautuvat riidanalaisen päätöksen sisällön sijasta kyseisen päätöksen ja väitetiedoksiannon välillä todettuihin eroavaisuuksiin päätelläkseen tästä, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen ei koske tiettyjä maita, on muistettava, että komissio ei ole velvollinen selittämään mahdollisia eroja lopullisten arviointiensa ja väitetiedoksiantoon sisältyvien alustavien arviointien välillä (tuomio 27.2.2014, InnoLux v. komissio, T-91/11, EU:T:2014:92, 96 kohta). Näin ollen sitä, että komissio ei käsittele tällaisia eroavaisuuksia riidanalaisessa päätöksessä, ei voida tulkita siten, että se on implisiittisesti pidättynyt luonnehtimasta riidanalaista kartellia maailmanlaajuiseksi. Sen seikan osalta, että tiettyjä maita ei ole mainittu väitetiedoksiannossa eikä riidanalaisessa päätöksessä, on todettava, ettei se ole ristiriidassa sen riidanalaisen päätöksen perusteluissa esitetyn toteamuksen kanssa, jonka mukaan riidanalainen kartelli on luonteeltaan maailmanlaajuinen. Viitatessaan riidanalaisessa päätöksessä riidanalaisen kartellin maailmanlaajuiseen luonteeseen komissio saattoi nimittäin jättää mainitsematta kunkin kyseessä olevista maista erikseen ilman, että tämä mainitsematta jättäminen haittasi mainitun päätöksen perustelujen ymmärrettävyyttä.

274 Toisaalta kantajat vetoavat riidanalaisen päätöksen 1375 perustelukappaleeseen, jossa komissio totesi, ettei toisen tutkinnan kohteena olleen liikenteenharjoittajan sakoista vapauttamista ja sakkojen lieventämistä koskevassa menettelyssä antamilla lausumilla ollut merkittävää lisäarvoa, sillä perusteella, että kyseiset lausumat koskivat Dubaissa (Yhdistyneet arabiemiirikunnat) sattuneita tapahtumia, jotka eivät ole osa nyt käsiteltävää päätöstä.

275 Kyseessä olevat arviot sisältyvät riidanalaisen päätöksen 8.6 kohtaan, joka liittyy sakoista vapauttamista ja sakkojen lieventämistä koskevaan menettelyyn, ja ovat sen sakon perusmäärän alentamisen taustalla, joka komission mukaan oli myönnettävä yhdelle tutkinnan kohteena olleista liikenteenharjoittajista.

276 Vaikka oletettaisiin, että kyseisten arvioiden on kantajien tavoin ymmärrettävä tarkoittavan sen toteamista, että Dubaissa tapahtunut ja väitetiedoksiannossa mainittu käyttäytyminen ei ole osa riidanalaista kartellia, tämä ei sellaisenaan ole ristiriidassa sen kanssa, että kartellin todetaan olevan ulottuvuudeltaan maailmanlaajuinen.

277 Komissio mainitsi nimittäin riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleessa, että lisät olivat ”yleisesti sovellettavia toimenpiteitä”, joita ”oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti”, ja että sama koski provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, joka oli myös ”luonteeltaan yleinen” toimi. Se täsmensi, että lisien käyttöönotto toteutettiin osana useampitasoista, keskus- ja paikallistasot käsittävää järjestelmää, joka on kuvattu riidanalaisen päätöksen 107, 1046 ja 1300 perustelukappaleessa. Tässä tilanteessa paikallistasolla noudatetun käyttäytymisen jättäminen riidanalaisen kartellin ulkopuolelle ei kuitenkaan ole ristiriidassa kartellin maailmanlaajuisen tarkoituksen kanssa.

278 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, ettei kyse ole perusteluvelvollisuuden laiminlyömisestä, jonka väitetään johtuvan riidanalaisen päätöksen sisäisistä epäjohdonmukaisuuksista.

279 Siltä osin kuin on kyse lisien ja provisioiden maksamisesta kieltäytymisen yleisestä sovellettavuudesta on toiseksi huomautettava, että komissio viittasi riidanalaisessa päätöksessä monenlaisiin mainittuihin todisteisiin, joiden osalta kantajat eivät kanneperusteen tässä osassa ole selittäneet, miltä osin niiden antama näyttö on riittämätöntä.

280 Kyseiset todisteet, joista useat mainitaan esimerkkeinä riidanalaisen päätöksen alaviitteessä nro 1323, tukevat riittävällä tavalla komission toteamusta, joka koskee lisien yleistä sovellettavuutta ”kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti”. Polttoainelisän osalta on siten muun muassa huomautettava, että riidanalaisen päätöksen 140 perustelukappaleessa viitataan Swissin sisäiseen sähköpostiviestiin, jossa mainitaan, että AF ”perii maailmanlaajuisesti 0,10 euron / 0,10 Yhdysvaltain dollarin kilokohtaisen [polttoainelisän]”, että KLM ”tekee aivan samoin” ja että Lufthansa ”suunnittelee samaa, mutta ei ole tällä hetkellä vielä vahvistanut tätä asiaa”. Myös kyseisen päätöksen 162 perustelukappaleessa viitataan Lufthansan ja Japan Airlinesin 27.9.2000 käymään sähköpostiviestien vaihtoon, jossa mainitaan, että Lufthansa Cargo aikoo soveltaa tiettyä polttoainelisän määrää ”maailmanlaajuisesti”, kun taas kyseisen päätöksen 210 perustelukappaleessa viitataan Martinairin antamaan sakoista vapauttamista ja niiden lieventämistä koskevaan lausuntoon, jonka mukaan kyseinen yritys vaihtoi näkemyksiä useiden liikenteenharjoittajien kanssa maailmanlaajuisen polttoainelisän käyttöönotosta.

281 Samoin riidanalaisen päätöksen alaviitteessä nro 1323 mainitaan polttoainelisän tai turvallisuuslisän korottamista tai alentamista koskevia ilmoituksia, joissa ”viitattiin kyseisten lisien maailmanlaajuiseen soveltamiseen, joka ei rajoittunut mihinkään tiettyyn reittiin”.

282 Turvallisuuslisän osalta on todettava, että riidanalaisen päätöksen 608 perustelukappaleessa komissio mainitsi sähköpostiviestin, jossa British Airways selittää Lufthansalle haluavansa ottaa käyttöön maailmanlaajuisen ”poikkeuksellisen käsittelymaksun”. Myös kyseisen päätöksen 666 perustelukappaleessa komissio viittasi Hongkongissa 30.3.2004 pidetyn BAR:n rahdista vastaavan alakomitean hallituksen kokouspöytäkirjaan. Kyseisestä pöytäkirjasta ilmenee, että turvallisuuslisän määrä Hongkongista lähdettäessä perustui ”maailmanlaajuiseen vertailukohtaan”.

283 Provisioiden maksamisesta kieltäytymisen osalta on totta, että komissio ei riidanalaisen päätöksen alaviitteessä nro 1323 maininnut nimenomaista esimerkkiä todisteista, jotka näyttäisivät tukevan sen yleistä sovellettavuutta ”kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti”.

284 On kuitenkin yhtäältä todettava, että koska lisiä sovellettiin yleisesti ”kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti”, oli todennäköistä, että tämä päti myös provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen. Riidanalaisen päätöksen 879 perustelukappaleessa komissio nimittäin katsoi, että provisioiden maksamisesta kieltäytyminen ja yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kaksi muuta osatekijää täydensivät toisiaan sikäli kuin niillä oli ”voitu välttää se, että lisiin kohdistuu kilpailua, joka liittyy asiakkaiden kanssa provisioista (tosiasiallisesti lisistä myönnettävistä alennuksista) käytäviin neuvotteluihin”.

285 On toisaalta korostettava komission viitanneen muualla kuin riidanalaisen päätöksen alaviitteessä nro 1323 todisteisiin, jotka näyttävät tukevan sitä, että provisioiden maksamisesta kieltäytymistä sovellettiin ”kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti”. Riidanalaisen päätöksen 679 perustelukappaleessa komissio viittasi sisäiseen sähköpostiviestiin, joka liittyi provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen ja jossa Swissin rahdista vastaava johtaja pyysi aluejohtajia ”osallistumaan BAR:n paikallisiin kokouksiin aina kun sillä vaikut[ti] olevan merkitystä”. Komissio mainitsi samoin riidanalaisen päätöksen 683 perustelukappaleessa CPA:n rahdin myynnistä vastaaville johtajille osoitetun sisäisen muistion, jossa todettiin, että ”C[PA]:n oli, siinä määrin kuin paikalliset olosuhteet sen mahdollistavat, noudatettava yhteistä lähestymistapaa ja vastattava yhdenmukaisesti kysymykseen, joka koski [lisistä maksettaviin provisioihin liittyviä pyyntöjä]”, ja sen ”oli siis harkittava toimivansa samoin ja hylkäävän kaikki tällaisten provisioiden maksamista koskevat pyynnöt tai vaatimukset sekä noudattavansa kaikkia muita siihen liittyviä toimia, jotka [liikenteenharjoittajien] paikalliset yhteenliittymänne voivat yhteensovittaa”.

286 Komissio esitti myös todisteita, jota näyttivät osoittavan, että tällaista yhteensovittamista oli tapahtunut useissa maissa eri puolilla maailmaa, kuten Hongkongissa (riidanalaisen päätöksen 503 perustelukappale), Sveitsissä (mainitun päätöksen 692 perustelukappale), Italiassa (mainitun päätöksen 694–698 perustelukappale), Ranskassa (mainitun päätöksen 699 perustelukappale), Espanjassa (saman päätöksen 700 perustelukappale), Intiassa (kyseessä olevan päätöksen 701 perustelukappale) ja Yhdysvalloissa (kyseessä olevan päätöksen 702 perustelukappale).

287 Siitä kantajien väitteestä, jonka mukaan komissio on edellä 277 kohdassa mainitun väitteen yleisluonteisuuden vuoksi tehnyt ekstrapolaatioita, joille ei ole perusteita, on todettava, että kyseinen väite perustuu sellaisen paikallisen käyttäytymisen olemassaoloon, joka on riippuvaista paikallisesta sääntelystä. On kuitenkin todettava – kuten kantajat lisäksi myöntävät – että komissio täsmensi riidanalaisen päätöksen alaviitteessä nro 1323, että lisien käyttöönotto totutettiin osana useampitasoista järjestelmää ja että lisien määrä saattoi vaihdella ja siitä käytiin erillisiä keskusteluja ”ottaen huomioon paikallisia markkinoita koskevat olosuhteet ja sääntely”. Tästä ilmenee, että komission tarkoituksena ei ollut väittää – päinvastoin kuin kantajat antavat ymmärtää –, että lisien määriä sovellettiin yhdenmukaisesti kaikilla reiteillä koko maailmassa.

288 On korostettava, että kantajat ovat väärässä väittäessään, että kyseisen paikallistasolla noudatetun käyttäytymisen ja ulottuvuudeltaan laajemman kartellin välillä ei ollut mitään yhteyttä. Riidanalaisen päätöksen 832 perustelukappaleessa komissio totesi riidanalaisen kartellin ”toiminnan olevan maailmanlaajuista”. Komissio selitti riidanalaisen kartellin perustuvan pääosin kahdenvälisen yhteydenpidon monitahoiseen verkostoon, jonka yhteyksiä ylläpidettiin useissa paikoissa eri puolilla maailmaa ja eri tasoilla asianomaisissa yrityksissä (mainitun päätöksen 109 ja 1300 perustelukappale). Komission mukaan ”[riidanalaisen] kartellin järjestelyt organisoitiin useissa tapauksissa keskustasolla”, ja paikallinen henkilöstö sovelsi niitä paikallisesti (mainitun päätöksen 1046 perustelukappale). Komission mukaan kyse oli siitä, että paikalliselle henkilölle annettiin lupa mukauttaa ”kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti” yleisesti sovellettavat toimenpiteet eli lisät ja provisioiden maksamisesta kieltäytyminen paikallisiin olosuhteisiin (mainitun päätöksen 876, 889 ja 890 perustelukappale ja alaviite nro 1323).

289 Yhtäältä paikallinen henkilöstö sai päätoimipaikasta ohjeita lisien toteuttamisesta ja raportoi sille (ks. 171, 226, 233, 284, 381, 584 ja 594 perustelukappale). Muilta osin päätoimipaikkojen tasolla tehdyt päätökset velvoittivat sitä. Riidanalaisen päätöksen 237 perustelukappaleessa viitataan sisäiseen sähköpostiviestiin, jossa Qantasin työntekijä totesi, että lähes kaikki liikenteenharjoittajat Hongkongissa olivat ilmoittaneet aikovansa toimia CPA:n tavoin, mutta että Qantas ja useat muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat, kuten kantajat, olivat ilmoittaneet, että niiden oli pyydettävä ohjeita keskushallinnoltaan ennen kuin ne tekisivät samoin. Riidanalaisen päätöksen 295 perustelukappaleessa viitataan BAR:n rahdista vastaavan alakomitean Singaporessa 23.1.2003 pidetyn kokouksen pöytäkirjaan, jonka mukaan ”jäseninä olevat liikenteenharjoittajat ovat esittäneet huomautuksia polttoaineindeksin korottamisesta mutta eivät ole saaneet päätoimipaikastaan ohjeita, joiden perusteella ne korottaisivat [polttoainelisää]”. Samoin riidanalaisen päätöksen 414 perustelukappaleessa viitataan CPA:n Belgian paikallisjohtajan sähköpostiviestiin, josta ilmenee, että SAC ”vakuutti alun perin [myös korottavansa polttoainelisää 1.10.2004], mutta [että] myöhemmin sen keskushallinto kehotti sitä valitsemaan ajankohdaksi 4.10.[2004]” ja että päätoimipaikkatasolta oli aiemmin tehty tämän ajankohdan osalta useita yhteydenottoja (406, 410 ja 411 perustelukappale).

290 Toisaalta riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että yhteensovittaminen paikallistasolla oli usein välitön seuraus päätoimipaikkojen antamista ilmoituksista. Esimerkiksi Lufthansan ilmoitettua polttoainelisän käyttöönotosta 28.12.1999 (138 perustelukappale) kysymystä käsiteltiin Hongkongissa 10., 13. ja 19.1.2000 (147–149 perustelukappale) ja Intiassa samassa kuussa (151 ja 152 perustelukappale). Sama koskee Lufthansan 17.2.2003 antamaa ilmoitusta (274 perustelukappale) ja sen jälkeen samana päivänä Kanadassa (291 perustelukappale) ja Thaimaassa (298 perustelukappale) sekä seuraavana päivänä Singaporessa (296 perustelukappale) tapahtuneita yhteydenottoja. Tämä pätee myös Lufthansan 21.9.2004 antamaan ilmoitukseen (409–411 perustelukappale) ja sen jälkeen samana päivänä Hongkongissa (431 perustelukappale) sekä 23. ja 24.9.2004 Sveitsissä käytyyn yhteydenpitoon (426 ja 427 perustelukappale).

291 Kantajat viittaavat vastauksessaan muualla nyt käsiteltävässä kanneperusteessa esittämiinsä väitteisiin, joissa ne kiistävät osallistumisensa yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Tältä osin on tärkeää korostaa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaolon ja sen ulottuvuuden toteaminen on erotettava siitä kysymyksestä, voidaanko jonkin yrityksen katsoa olevan kokonaan tai osittain vastuussa kyseisestä rikkomisesta. Koska kantajat eivät selitä, miten sen osoittaminen, etteivät ne osallistuneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään kilpailusääntöjen rikkomiseen, on omiaan myös osoittamaan, että toteamus kartelliin kuuluvasta useampitasoisesta organisaatiosta on virheellinen, kyseisiin väitteisiin tehty viittaus on hylättävä tehottomana.

292 Riidanalaisen päätöksen 890 perustelukappaleessa esitetystä toteamuksesta, joka koskee liikenteenharjoittajien mahdollisuutta tehdä kapasiteettisopimuksia, on kolmanneksi riittävää todeta, ettei sillä ole kantajien väittämää tarkoitusta. Sekä kyseisen perustelukappaleen sanamuodosta että sen tavoitteesta ja asiayhteydestä ilmenee, että mainittu perustelukappale ei koske tutkinnan kohteena olleiden eri liikenteenharjoittajien vastuuta yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta vaan kyseisen rikkomisen olemassaoloa, mitä kantajat eivät kiistä nyt käsiteltävän osan yhteydessä. Mainitussa perustelukappaleessa näet viitataan nimenomaisesti ”yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaoloon”. Riidanalaisen päätöksen 112 ja 885–887 perustelukappaleen osalta on todettava, että niiden mukaan komission oli osoitettava, että kolmansissa maissa käyty yhteydenpito tai yhteydenpito, joka liittyi reitteihin, joita tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat eivät liikennöineet eivätkä voineet suoraan liikennöidä, oli merkityksellistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen tai ulottuvuudeltaan maailmanlaajuisen kartellin olemassaolon osoittamiseksi.

293 Kantajien esittämä arvostelu on joka tapauksessa hylättävä, koska siinä nojaudutaan yksinomaan siihen, että tietyt kolmansien maiden kilpailuviranomaiset eivät kantajien mukaan katsoneet, että kantajilla oli mahdollisuus tehdä kapasiteettisopimuksia kyseisiin maihin suuntatuvilla reiteillä. Kun komissio määrää seuraamuksia yrityksen lainvastaisesta käyttäytymisestä, jopa sellaisesta käyttäytymisestä, joka perustuu kansainväliseen kartelliin, sen tarkoituksena on näet suojata sisämarkkinoilla käytävää vapaata kilpailua. Unionin tasolla näin suojatun oikeushyvän erityisluonteen vuoksi komission alaa koskevien toimivaltuuksiensa nojalla tekemät arviot voivat nimittäin poiketa huomattavasti kolmansien valtioiden viranomaisten tekemistä arvioista (tuomio 29.6.2006, Showa Denko v. komissio, C-289/04 P, EU:C:2006:431, 55 kohta ja tuomio 2.2.2012, Dow Chemical v. komissio, T-77/08, ei julkaistu, EU:T:2012:47, 102 kohta). Ei myöskään ole olemassa kansainvälisen oikeuden periaatetta eikä kansainväliseen oikeuteen kuuluvaa sopimusta, jonka nojalla komissiolla olisi velvollisuus silloin, kun se kohdistaa unionin kilpailuoikeuden nojalla vastuun kilpailusääntöjä rikkovasta toiminnasta, ottaa huomioon kolmannen valtion toimivaltaisten viranomaisten esittämiä arvioita (tuomio 2.2.2012, Dow Chemical v. komissio, T-77/08, ei julkaistu, EU:T:2012:47, 102 kohta).

294 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä väite on hylättävä.

2) Toinen väite, joka perustuu luonteeltaan yhtenä kokonaisuutena pidettävää kilpailusääntöjen rikkomista koskeviin virheellisiin toteamuksiin

295 Kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 872–884 perustelukappaleessa mainitut kuusi tekijää (eli yhteinen kilpailunvastainen päämäärä, yksi ainoa tuote tai palvelu, osallistuvat yritykset, yhtenä kokonaisuutena pidettävä rikkominen, samanaikaisesti käsitellyt seikat ja vaikutus rikkomisen osatekijöihin) eivät riitä osoittamaan, että kaikki riidanalaisen päätöksen 4 kohdassa lueteltu käyttäytyminen liittyy yhteen siltä osin kuin on kyse muista kuin riidanalaisen kartellin ”ytimeen” tai ”ydinryhmään” kuuluvista liikenteenharjoittajista.

296 On muistettava, että SEUT 101 artiklan 1 kohdassa määrätyn periaatteellisen kiellon rikkominen voi johtua paitsi yksittäisestä toimenpiteestä myös useista toimenpiteistä tai jopa jatkuvasta käyttäytymisestä, vaikka yksi tai useampi osatekijä tästä useiden toimenpiteiden sarjasta tai tästä jatkuvasta käyttäytymisestä voisi sellaisenaankin ja erikseen tarkasteltuna merkitä kyseisen määräyksen rikkomista. Kun eri toimenpiteet kuuluvat ”kokonaissuunnitelmaan”, koska niiden yhteisenä tavoitteena on kilpailun vääristäminen sisämarkkinoiden sisällä, komissiolla on siis

oikeus kohdistaa vastuu näistä toimenpiteistä sen mukaan, miten yritykset ovat osallistuneet kilpailusääntöjen rikkomiseen kokonaisuutena arvioiden (tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

297 Arvioitaessa sitä, onko rikkominen luonteeltaan yhtenä kokonaisuutena pidettävä ja onko kokonaissuunnitelma olemassa, se, että yritysten eri toimenpiteet kuuluvat ”kokonaissuunnitelmaan”, koska niiden yhteisenä tavoitteena on kilpailun vääristäminen sisämarkkinoiden sisällä, on ratkaisevaa. Tämän arvioimiseksi se, että asianomaiset yritykset ovat ainakin osittain samoja (ks. vastaavasti tuomio 13.9.2013, Total Raffinage Marketing v. komissio, T-566/08, EU:T:2013:423, 265 ja 266 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), samoin kuin erilaiset aineelliset, maantieteelliset ja ajalliset päällekkäisyydet kyseessä olevien toimien ja käyttäytymisen välillä voivat olla merkityksellisiä.

298 Näin on erityisesti silloin, kun kyseessä olevat tavarat ja palvelut, täytäntöönpanotavat, yritysten puolesta toimivat luonnolliset henkilöt ja kyseessä olevien menettelytapojen maantieteellinen soveltamisala ovat samoja (tuomio 17.5.2013, Trelleborg Industrie ja Trelleborg v. komissio, T-147/09 ja T-148/09, EU:T:2013:259, 60 kohta).

299 Oikeuskäytännön mukaan näitä seikkoja on arvioitava kokonaisuutena (tuomio 16.9.2013, Masco ym. v. komissio, T-378/10, EU:T:2013:469, 58 kohta).

300 Nyt käsiteltävässä asiassa komissio on riidanalaisen päätöksen 872–883 perustelukappaleessa ottanut huomioon kuusi tekijää sen toteamiseksi, että riidanalainen käyttäytyminen oli osa yhtenä kokonaisuutena pidettävää kilpailusääntöjen rikkomista. Kyse on ensinnäkin yhden yhteisen kilpailunvastaisen päämäärän olemassaolosta (872–876 perustelukappale), toiseksi siitä, että kyseinen käyttäytyminen koski samaa palvelua (877 perustelukappale), kolmanneksi siitä, että erilaisiin kilpailunvastaisiin toimenpiteisiin osallistuneet yritykset olivat samoja (878 perustelukappale), neljänneksi siitä, että kyse oli yhtenä kokonaisuutena pidettävästä kilpailusääntöjen rikkomisesta (879 perustelukappale), viidenneksi siitä, että keskustelut, joihin tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat osallistuivat, käytiin samanaikaisesti (880 perustelukappale) ja kuudenneksi siitä, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien enemmistö osallistui yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kolmeen osatekijään (881–883 perustelukappale).

301 Riidanalaisen päätöksen 900 perustelukappaleessa komissio lisäsi näihin tekijöihin sen, että samat henkilöt olivat sen mukaan osallistuneet kyseessä oleviin eri toimenpiteisiin.

302 Siltä osin kuin on kyse yhden yhteisen kilpailunvastaisen päämäärän olemassaolosta riidanalaisen päätöksen 872 perustelukappaleesta ilmenee ensinnäkin, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien osalta mainittuna päämääränä oli ”estää kilpailu lentorahtialalla ETA:ssa sovittamalla yhteen niiden hinnoittelukäyttäytyminen lentorahtipalvelujen tarjoamisen osalta poistamalla polttoainelisän ja turvallisuuslisän määräämistä, suuruutta ja aikataulua koskeva kilpailu sekä [provisioiden maksamisesta kieltäytyminen].

303 Nyt käsiteltävän väitteen yhteydessä kantajat riitauttavat tämän arvion vain osittain. Ne väittävät, että kolmansissa maissa tapahtuneen yhteydenpidon ainoana tarkoituksena oli se, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat voivat noudattaa paikallista sääntelyä. Ne väittävät lisäksi muun käyttäytymisen liittyneen neuvotteluihin, joita käytiin lainmukaisten yhteistyösopimusten, kuten Lufthansan kanssa tehdyn kahdenvälisen allianssin, WOW-allianssin tai Star Cargo -allianssin, yhteydessä.

304 On todettava, että kantajat eivät esitä riitautuksensa tueksi mitään todisteita ja viittaavat olennaisilta osin vain yleisesti nyt käsiteltävän kanneperusteen muissa osissa esittämiinsä perusteluihin, joilla ne kiistävät osallistumisensa yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Näitä perusteluja analysoidaan nyt käsiteltävän kanneperusteen muiden osien tarkastelun yhteydessä.

305 Kantajat väittävät toiseksi, ettei ole olemassa kaikille rahtipalveluille tarkoitettuja maailmanmarkkinoita, vaan suuri joukko merkityksellisiä markkinoita.

306 Tältä osin on todettava, että SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltamisen yhteydessä on määritettävä merkitykselliset markkinat sen selvittämiseksi, onko kyseinen sopimus omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja onko sen tarkoituksena estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua sisämarkkinoilla tai seuraako siitä, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy sisämarkkinoilla. Tästä syystä komissiolla on velvollisuus rajata merkitykselliset markkinat SEUT 101 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehtävässä päätöksessä ainoastaan, jos ilman tällaista rajausta ei ole mahdollista päätellä, onko sopimus, yritysten yhteenliittymän päätös tai yhdenmukaistettu menettelytapa omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja onko sen tarkoituksena estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua sisämarkkinoilla tai seuraako siitä, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy sisämarkkinoilla (ks. tuomio 27.2.2014, InnoLux v. komissio, T-91/11, EU:T:2014:92, 129 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

307 Käsiteltävässä asiassa kantajat eivät kuitenkaan väitä, että määrittelemättä ennakolta kyseessä olevia markkinoita oli mahdotonta määrittää, oliko yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen tarkoituksena rajoittaa ja vääristää kilpailua sisämarkkinoilla ja oliko se omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

308 Näin ollen ei voida katsoa, että oli välttämätöntä määritellä merkitykselliset markkinat sen määrittämiseksi, oliko yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Komissio katsoi siis perustellusti riidanalaisen päätöksen 74 perustelukappaleessa, ettei se ollut velvollinen rajaamaan kyseisiä markkinoita eikä näin ollen tehnyt sitä.

309 Komission oli kuitenkin riidanalaisen päätöksen 877 perustelukappaleessa myös perusteltua katsoa, että ”järjestelyt kosk[i]vat lentorahtipalvelujen tarjoamista ja niiden hinnoittelua”, sekä viitata yhteen ainoaan ”tuotteeseen/palveluun”.

310 Käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaisen SEUT 101 artiklan rikkomisen osalta merkitykselliset markkinat määritetään nimittäin kartellin sopimusten ja toiminnan perusteella (ks. vastaavasti tuomio 27.2.2014, InnoLux v. komissio, T-91/11, EU:T:2014:92, 131 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

311 Kuten edellä 205 ja 288 kohdassa kuitenkin katsottiin, komissio on todennut, että lisät ovat ”yleisesti sovellettavia toimenpiteitä”, joita oli tarkoitus soveltaa ”kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti”, ja että provisioiden maksamisesta kieltäytyminen ”oli myös luonteeltaan yleistä”.

312 Tästä seuraa, että riidanalaisen kartellin jäsenet ovat itse määrittäneet tuotteet tai palvelut, joita niiden neuvottelut ja yhdenmukaistetut menettelytavat koskevat, sisällyttäessään keskusteluihinsa rahtipalvelut erottelematta niitä niiden lähtö- tai alkuperäpaikan mukaan, paitsi tehdäkseen mukautuksia paikallisten olosuhteiden perusteella (riidanalaisen päätöksen alaviite nro 1323).

313 Komissio saattoi siis perustellusti luonnehtia rahtipalvelujen tarjoamista, sellaisena kuin se on kuvattu riidanalaisen päätöksen 14–18 perustelukappaleessa, ”yhdeksi ainoaksi palveluksi”.

314 Kantajat väittävät kolmanneksi, että riidanalaisen kartellin ”ydinryhmässä” tapahtunutta yhteydenpitoa lukuun ottamatta suurin osa riidanalaisesta käyttäytymisestä koski hyvin erilaisia yrityksiä. Ne mainitsevat esimerkkinä Hongkongissa käydyn ja riidanalaisessa päätöksessä mainitun yhteydenpidon, johon osallistui niiden mukaan viitisenkymmentä yritystä, joista vain 14:n katsottiin kantajien mukaan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta.

315 Tältä osin riidanalaisen päätöksen 878 sekä 881–883 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio totesi huomattavaa päällekkäisyyttä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen eri osatekijöihin osallistuneiden yritysten välillä. Kantajat väittävät nimittäin yhtäältä, että kaikki tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat osallistuivat polttoainelisään liittyvään osatekijään, ja toisaalta, että lähes kaikki tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat osallistuivat kahteen muuhun osatekijään.

316 Hongkongissa käytyä yhteydenpitoa koskeva esimerkki ei ole omiaan kumoamaan tätä toteamusta, koska se, että tietyt tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat eivät osallistuneet kyseiseen yhteydenpitoon, ei ole ristiriidassa sen kanssa, että niiden osoitettiin osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kolmeen osatekijään tai useampiin niistä. Väitteestä, jonka mukaan kyseiseen yhteydenpitoon osallistuneiden liikenteenharjoittajien lukumäärä – pelkästään tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien lisäksi – on osoitus riidanalaisiin toimenpiteisiin osallistuneiden yritysten moninaisuudesta, on todettava, että – kuten edellä 297 ja 298 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä ilmenee – se, että samat yritykset osallistuvat erilaisiin riidanalaisiin toimenpiteisiin, ei ole välttämätön edellytys viimeksi mainittujen toimenpiteiden luonnehtimiselle yhtenä kokonaisuutena pidettäväksi jatketuksi kilpailusääntöjen rikkomiseksi, vaan ainoastaan yksi aihetodisteista, jotka komission on otettava huomioon määrittäessään sitä, onko kyseessä kokonaissuunnitelma (ks. tuomio 16.9.2013, Masco ym. v. komissio, T-378/10, EU:T:2013:469, 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). On lisäksi huomautettava komission tavoin, että kyseinen väite ei ole esteenä sille, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien kyseessä olevien toimenpiteiden tarkoituksena olisi ollut päätoimipaikkojen tasolla tehtyjen päätösten täytäntöönpano paikallistasolla osana riidanalaisen päätöksen 107, 1046 ja 1300 perustelukappaleessa kuvattua useammantasoista järjestelmää.

317 Neljänneksi kantajat arvostelevat komissiota lähinnä siitä, että se on yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen osalta jättänyt huomiotta paikallisen sääntely-ympäristön vuoksi välttämättömän tai osana lainmukaisia alliansseja toteutetun yhteensovittamisen erityispiirteet. Näin tehdessään kantajat ainoastaan toistavat ne perustelut, jotka ne ovat jo esittäneet yhden yhteisen kilpailunvastaisen päämäärän olemassaoloa koskevan arvostelunsa tueksi. Ne on siis hylättävä samoista syistä.

318 Kantajat vetoavat lisäksi siihen, että provisioiden maksamisesta kieltäytyminen eroaa muista yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöistä sen vuoksi, että se perustui liikenteenharjoittajien ja huolitsijoiden väliseen yleiseen erimielisyyteen vakiolausekkeiden tulkinnasta eikä suinkaan muutaman liikenteenharjoittajan toteuttamaan [polttoainelisän ja turvallisuuslisän] salaiseen yhteensovittamiseen”.

319 Tältä osin riidanalaisen päätöksen 675–702 perustelukappaleesta kylläkin ilmenee, että liikenteenharjoittajat ja huolitsijat tulkitsivat oikeudellisesti eri tavalla kysymystä, joka koskee provisioiden maksamista lisistä. Tämä erimielisyys koski erityisesti tiettyjen sellaisten vakiolausekkeiden tulkintaa, joissa oli tarkoitus vahvistaa provisioiden maksuvelvollisuus. Tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat eivät kuitenkaan ole tyytyneet vain määrittelemään yhteistä kantaa tämän kysymyksen osalta puolustaakseen sitä yhteensovitetusti toimivaltaisissa tuomioistuimissa tai edistääkseen sitä yhteisesti viranomaisissa ja muissa ammatillisissa yhdistyksissä. Tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat ovat sitä vastoin toimineet yhdessä sopimalla monenvälisesti siitä, että ne kieltäytyvät neuvottelemasta provisioiden maksamisesta huolitsijoiden kanssa ja myöntämästä niille alennuksia lisistä. Riidanalaisen päätöksen 695 perustelukappaleessa komissio viittasi siten 19.5.2005 päivättyyn sähköpostiviestiin, jossa eräs Swissin Italian aluejohtaja toteaa, että ”kaikki [12.5.2005 pidetyn kokouksen osallistujat ovat] vahvistaneet päätöksensä olla hyväksymättä polttoainelisiin/turvallisuuslisiin liittyviä korvauksia”. Riidanalaisen päätöksen 696 perustelukappaleessa viitataan 14.7.2005 päivättyyn sähköpostiviestiin, jossa CPA toteaa, että ”kaikki [edellisenä päivänä pidetyn kokouksen osanottajat] ovat vahvistaneet vakaan aikomuksensa olla käymättä neuvotteluja” provisioiden maksamisesta. Saman päätöksen 700 perustelukappaleessa komissio vetosi samoin sisäiseen sähköpostiviestiin, jossa eräs Cargoluxin työntekijä ilmoitti keskushallinnolleen kokouksen pitämisestä ”kaikkien [Barcelonan] lentoasemalla toimivien [liikenteenharjoittajien] kanssa” ja totesi, että ”yleisen näkemyksen mukaan meidän tulisi maksaa lisistä provisioita”.

320 Riidanalaisestä päätöksestä ilmenee myös, että useat liikenteenharjoittajat vaihtoivat kahdenvälisesti tietoja varmistautuakseen vastavuoroisesti siitä, että ne sitoutuvat edelleen provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen, josta ne olivat aiemmin sopineet. Esimerkiksi kyseisen päätöksen 688 perustelukappaleessa kuvataan 9.2.2006 käyty puhelinkeskustelu, jossa Lufthansa kysyi AF:ltä, oliko sen kanta provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen edelleen sama.

321 Näin ollen provisioiden maksamisesta kieltäytymistä koskeva tavoite ei ole sidoksissa kantajien tarkoittamaan yleiseen oikeudelliseen erimielisyyteen. Kuten riidanalaisen päätöksen 874 ja 899 perustelukappaleesta ilmenee, provisioiden maksamisesta kieltäytyminen oli omiaan vahvistamaan lisiin liittyvää yhteensovittamista. Komission mukaan se muotoutui näet siten, että huolitsijoille kieltäydyttiin yhdenmukaisesti myöntämästä alennuksia lisistä, ja sillä pyrittiin näin ollen siihen, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat voivat ”hallita hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta, jota provisioiden maksamiseen liittyvä kilpailu [huolitsijoiden kanssa käytyjen neuvottelujen yhteydessä] olisi voinut luoda” (874 perustelukappale), ja välttämään siten lisiin kohdistuva kilpailu (879 perustelukappale). Kantajien väite, jonka mukaan yleinen provisioiden maksamisesta kieltäytyminen on ristiriidassa polttoainelisän ja turvallisuuslisän yhteensovittamisen salaisen luonteen kanssa, on siis virheellinen.

322 Tästä seuraa, että on hylättävä myös kantajien vastauskirjelmänsä yhteydessä esittämä prosessinjohtotoimea koskeva pyyntö siitä, että niille toimitettaisiin nyt käsiteltävän väitteen tueksi sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä koskevia lausuntoja, joihin riidanalaisen päätöksen kuvaus väitteiden mukaisesta ”kovasta ytimestä” perustuu. Unionin yleisen

tuomioistuimen hallussa olevia tietoja ei nimittäin ole tarpeen täydentää niihin väitteisiin vastaamiseksi, joilla kantajat riitauttavat yhtenä kokonaisuutena pidettävästä rikkomisesta riidanalaisessa päätöksessä esitetyn luonnehdinnan (ks. edellä 126 kohta).

323 Viidenneksi kantajat väittävät, etteivät esimerkit, joita komissio antaa riidanalaisen päätöksen 880 perustelukappaleessa samanaikaisesti käsitellyistä rikkomisen osatekijöistä, koske niitä. Tämä väite liittyy kantajien osallistumiseen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, ei tällaisen rikkomisen olemassaoloon. Edellä 291 kohdassa esitettyjen seikkojen mukaisesti sillä ei näin ollen ole merkitystä nyt käsiteltävän väitteen yhteydessä.

324 Kantajat vetoavat kuudenneksi siihen, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen yhteen tai useampaan osatekijään ei itsessään osoita, että kyseiset osatekijät liittyvät toisiinsa. On todettava, että kyseinen väite on tehoton, koska komissio ei perustanut toteamusta yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaolosta pelkästään tähän seikkaan vaan edellä 300 kohdassa tarkoitettuun indisiokokonaisuuteen, jonka riittävyyttä kantajat eivät ole pätevästi kyseenalaistaneet nyt käsiteltävän väitteen yhteydessä.

325 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä väite on hylättävä.

3) Kolmas väite, joka perustuu luonteeltaan jatkettuna pidettävää kilpailusääntöjen rikkomista koskeviin virheellisiin toteamuksiin

326 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, ettei se perustellut riittävällä tavalla sitä, että kilpailusääntöjen rikkominen oli luonteeltaan jatkettu. Riidanalaisen kartellin jäsenet osallistuivat kantajien mukaan vain yksittäiseen ja satunnaiseen paikalliseen tai alueelliseen käyttäytymiseen.

327 Komissio kiistää kantajien väitteet.

328 On todettava, että nyt käsiteltävässä väitteessä kantajat ainoastaan toistavat riidanalaisen kartellin maantieteellistä ulottuvuutta koskevat perustelunsa, joita on jo tarkasteltu ja jotka on hylätty kanneperusteen nyt käsiteltävän osan ensimmäisen väitteen perusteella. Vaikka riidanalaisen päätöksen 4 kohdasta ilmenee lisäksi, että yhteydenpitoa, johon komissio nojautui osoittaakseen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen, käytiin koko rikkomisajanjakson ajan ja että se myötävaikutti yhden ainoan kilpailunvastaisen päämäärän tavoittelemiseen (ks. edellä 302–304 kohta ja jäljempänä 439 ja 467 kohta), kantajat viittaavat ainoastaan yleisesti riidanalaisten toteamusten satunnaiseen ja yksittäiseen luonteeseen eivätkä yksilöi mitään ajanjaksoa, jonka aikana kyseessä oleva yhtenä kokonaisuutena pidettävä kilpailusääntöjen rikkominen olisi keskeytynyt.

329 Nyt käsiteltävä väite ja näin ollen koko nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on siis hylättävä.

b) Kanneperusteen toinen osa, joka koskee Lufthansan kanssa tehtyyn kahdenväliseen allianssiin liittyvän käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä

330 Nyt käsiteltävän osan yhteydessä kantajat käyttävät perusteena [SEUT 101] artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamismenettelystä (IV/35.545 – LH v. SAS) 16.1.1996 tehtyä komission päätöstä 96/180/EY (EYVL 1996, L 54, s. 28; jäljempänä vuoden 1996 poikkeus).

Kyseisellä päätöksellä poikettiin niiden mukaan SEUT 101 artiklan 1 kohdassa määrätystä kiellosta sen yleisen allianssisopimuksen osalta, jolla Lufthansa ja kantajat sopivat yhteisestä maailmanlaajuisesta hinnoittelupolitiikasta ja rahtipalvelujensa mahdollisimman laajasta yhdentämisestä. Kantajat väittävät, että kun otetaan huomioon kyseinen poikkeus, komission olisi pitänyt poistaa niitä vastaan esitetystä indisiokokonaisuudesta riidanalaisen päätöksen 223, 597, 618–620 ja 673 perustelukappaleessa mainittu kahdenvälinen yhteydenpito Lufthansan kanssa.

331 Komissio kiistää kantajien väitteet.

332 Kuten sekä riidanalaisen päätöksen 791 ja 792 perustelukappaleesta että komission unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämistä kirjelmistä ilmenee, Lufthansan ja kantajien kahdenväliseen yhteydenpitoon ei vedottu kantajia vastaan sen osoittamiseksi, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, koska kyseinen yhteydenpito kuului vuoden 1996 poikkeuksen soveltamisalaan. Kuten kyseistä poikkeusta koskevista 24 ja 28 perustelukappaleesta ilmenee, kantajien ja Lufthansan välinen allianssi oli ulottuvuudeltaan laaja, ja ”[osapuolten] tarkoituksena [oli] luoda maailmanlaajuinen yhdennetty liikennöintijärjestelmä, joka edellytti – – yhteistä hinnoittelupolitiikkaa”, erityisesti rahtipalvelujen osalta. Asianosaiset ovat lisäksi yhtä mieltä siitä, että Lufthansan ja kantajien polttoainelisään ja turvallisuuslisään liittyvä kahdenvälinen yhteydenpito oli osa poikkeuksen soveltamisalaan kuuluvaa allianssia.

333 Nyt käsiteltävään osaan vastaamiseksi on näin ollen tutkittava, myötävaikuttaako – kuten riidanalaisen päätöksen alaviitteistä nro 1251 ja 1258 ilmenee – riidanalaisen päätöksen 223, 618 ja 620 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito sen osoittamiseen, että kyse oli käyttäytymisestä, joka ei kuulu vuoden 1996 poikkeuksen alaan, koska kyseisissä perustelukappaleissa luonnehditaan kantajien osallistumista monenväliseen yhteensovittamiseen WOW-allianssissa tai 673 perustelukappaleen osalta kilpailunvastaiseen yhteydenpitoon muiden kilpailijoiden kuin Lufthansan kanssa. On sitä vastoin todettava, että koska komissio ei tukeudu riidanalaisen päätöksen 597 perustelukappaleessa tarkoitettuun 2.10.2001 käytyyn yhteydenpitoon eikä kyseisen päätöksen 619 perustelukappaleessa mainittuun 13.1.2003 käytyyn yhteydenpitoon osoittaakseen kantajien osallistumisen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, kantajien tältä osin esittämät väitteet on hylättävä tehottomina ja analyysi on rajattava koskemaan riidanalaisen päätöksen 223, 618, 620 ja 673 perustelukappaleessa tarkoitettua yhteydenpitoa.

334 Riidanalaisen päätöksen 223 perustelukappaleessa viitataan ensinnäkin Lufthansan 3. ja 11.4.2002 käymään sisäiseen sähköpostiviestien vaihtoon. Kyseisessä kirjeenvaihdossa Lufthansa kertoo yhtäältä SAC:n vastustavan polttoainelisän ottamista uudelleen käyttöön ja toisaalta kantajien asenteen olevan verrattain yhteistyöhaluinen. Komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa kyseisen seikan osaltaan tukevan toteamusta kantajien osallistumisesta polttoainelisään liittyvään yhteensovittamiseen WOW-allianssissa.

335 Tältä osin on todettava kantajien tavoin, ettei kyseessä olevasta sähköpostiviestien vaihdosta ilmene, että ne olisivat olleet yhteydessä SAC:hen polttoainelisään liittyvässä kysymyksessä. Kantajien mukaan ei myöskään voida päätellä – kuten komissio tekee unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin antamassaan vastauksessa – että vertaillessaan kantajien ja SAC:n, joista molemmat kylläkin kuuluivat WOW-allianssiin, välistä yhteistyötä Lufthansa viittasi välttämättä siihen yhteistyöhön, jota kantajat tekivät mainitussa allianssissa, niiden vuoden 1996 poikkeuksen alaan kuuluvassa allianssissa tekemän yhteistyön sijasta.

336 Päinvastoin kuin komissio vaikuttaa myös väittävän vastauksessaan unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin, lukuisien liikenteenharjoittajien, muun muassa kantajien ja Lufthansan, päätös ottaa polttoainelisä uudelleen käyttöön huhtikuussa 2002 (riidanalaisen päätöksen 209 ja 210 perustelukappale) ei ole omiaan johtamaan siihen, että sähköpostiviestien vaihtoa tulkitaan eri tavalla kuin edellä 335 kohdassa. Yhtäältä kantajat eivät kuulu niihin riidanalaisen päätöksen 209 ja 210 perustelukappaleessa mainittuihin liikenteenharjoittajiin, jotka osallistuivat polttoainelisästä ja erityisesti sen uudelleen käyttöön ottamisesta vuoden 2002 alussa käytyyn keskusteluun. Toisaalta siitä, että myös kantajat ottivat polttoainelisän uudelleen käyttöön huhtikuussa 2002, ei voida päätellä, että niillä oli välittömästi sitä edeltävänä aikana ollut Lufthansan kanssa yhteydenpitoa, joka ei kuulunut vuoden 1996 poikkeuksen alaan, erityisesti SAC:n kanssa WOW-allianssin yhteydessä. On lisäksi huomattava, että komissio ei nojaudu riidanalaisessa päätöksessä sen 209 ja 210 perustelukappaleessa mainittuihin seikkoihin näyttääkseen toteen kantajien osallistumisen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

337 Edellä esitetyn perusteella on pääteltävä, että riidanalaisen päätöksen 223 perustelukappaleessa esitettyjen seikkojen tarkoituksena ei ole näyttää toteen kantajien osallistumista polttoainelisään liittyvään yhteensovittamiseen WOW-allianssissa vaan ainoastaan tukea sitä, että kantajien ja Lufthansan välillä käytiin polttoainelisään liittyvää yhteydenpitoa. Kun otetaan huomioon tämän yhteydenpidon luonne ja se, että tosiseikkojen tapahtuma-aikana sovellettiin vuoden 1996 poikkeusta, on katsottava, ettei näillä seikoilla ole todistusarvoa.

338 Toiseksi riidanalaisen päätöksen 618 ja 620 perustelukappaleessa viitataan muun muassa useisiin Lufthansan sisäisiin sähköpostiviesteihin, jotka lähetettiin marraskuun 2002 alun ja maaliskuun 2003 lopun välisenä aikana ja jotka koskivat Hongkongissa käytettävän turvallisuuslisän tasoa. Komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 792 perustelukappaleessa kyseisten seikkojen myötävaikuttavan sen osoittamiseen, että kantajat yhteensovittivat turvallisuuslisän tason WOW-allianssin jäsenten kanssa. Kantajat riitauttavat 5.12.2002 ja 5.3.2003 lähetettyä kahta sähköpostiviestiä koskevat komission arviot.

339 Ensimmäisen, 5.12.2002 päivätyn sähköpostiviestin lähetti Lufthansan vastaava johtaja Hongkongissa, ja siinä todetaan, että BAR:n rahdista vastaavan alakomitean hiljattain pitämässä kokouksessa liikenteenharjoittajien enemmistö oli ilmoittanut seuraavansa CPA:n esimerkkiä ja hakevansa yhdessä lupaa alentaa turvallisuuslisän tasoa. Kyseinen johtaja pyytää sen jälkeen viestin vastaanottajaa ”puhumaan erityisesti [kantajien], [AF:n] ja [Japan Airlinesin] palveluksessa oleville kollegoilleen sen selvittämiseksi, muuttaisivatko kyseiset yhtiöt näkemystään ja noudattaisivat [Lufthansan] esimerkkiä olla alentamatta [turvallisuuslisää]”, ja ”vakuuttamaan [SAC:n] ja [KLM:n], kun otetaan huomioon, että kumpikaan [liikenteenharjoittaja] ei ollut vielä päättänyt, muuttaisivatko ne turvallisuuslisäänsä vai eivät”, ja ehdotti, että se tehtäisiin ”seuraavalla viikolla pidettävässä WOW[-allianssin] kokouksessa” (ks. 618 perustelukappale).

340 Kyseisestä sähköpostiviestistä ilmenee, että kantajat osallistuivat kyseiseen BAR:n rahdista vastaavan alakomitean kokoukseen ja että ne ilmoittivat sen yhteydessä muille liikenteenharjoittajille turvallisuuslisän tason mukauttamisehdotusta koskevasta kannastaan, mitä ne eivät myöskään kiistä unionin yleisessä tuomioistuimessa. Näin ollen kyseinen sähköpostiviesti myötävaikuttaa sen osoittamiseen, että kantajat olivat mukana yhteensovittamisessa, joka liittyi turvallisuuslisän tason vahvistamiseen muiden liikenteenharjoittajien kuin Lufthansan kanssa BAR:n rahdista vastaavan alakomitean kokouksessa Hongkongissa. Tässä yhteydessä Lufthansan samassa sähköpostiviestissä esittämä ehdotus turvallisuuslisän tason käsittelemisestä Hongkongissa seuraavan WOW-allianssin

kokouksen yhteydessä on ymmärrettävä sen selkeää sanamuotoa laajemmin sen monenvälisen yhteydenpidon valossa, jota tästä kysymyksestä käytiin samalla ajanjaksolla ja johon sekä Lufthansa että kantajat osallistuivat. Tästä seuraa, ettei komissio tehnyt virhettä katsoessaan riidanalaisen päätöksen 792 perustelukappaleessa, että mainittu sähköpostiviesti oli omiaan tukemaan sitä, että WOW-allianssin jäsenet olivat yhteensovittaneet turvallisuuslisän tason keskenään.

341 Kantajat tosin vastaavat perustellusti, ettei ole todisteita siitä, että tätä kysymystä käsittelevä WOW-allianssin kokous todella pidettiin, eikä edes siitä, että Lufthansa olisi esittänyt tämänsuuntaisen ehdotuksen mainitun allianssin muille jäsenille. Tämä ei kuitenkaan voi estää komissiota vetoamasta kyseessä olevaan sähköpostiviestiin syyllisyyttä osoittavana seikkana laajemman indisiokokonaisuuden yhteydessä. Se, että Lufthansa aikoi käsitellä tätä kysymystä WOW-allianssin kokouksessa, on nimittäin sellaisenaan osoitus siitä, että mainitun allianssin jäsenet käsittelivät keskenään kysymystä turvallisuuslisän tasosta (ks. vastaavasti tuomio 29.6.2012, GDF Suez v. komissio, T-370/09, EU:T:2012:333, 226 kohta).

342 Toisen, 5.3.2003 päivätyn sähköpostiviestin lähetti Lufthansan Hongkongin-toiminnoista vastaava johtaja, ja siinä tiedotetaan viestin vastaanottajalle Lufthansassa, että ”hänen tuvallisuuslisää koskevat pyrkimyksensä WOW[-allianssin] kumppaneiden kanssa” tuottivat tulosta, ja viitataan kantajilta ja SAC:ltä tältä osin saatuihin uusimpiin tietoihin (riidanalaisen päätöksen 620 perustelukappale). Kyseinen johtaja täsmentää, että kantajat saivat Hongkongin viranomaisten suostumuksen ja että turvallisuuslisää sovelletaan 14.3.2003 alkaen.

343 Kyseisestä sähköpostiviestistä ilmenee, että Lufthansan yhteydenotto SAC:hen ja kantajiin liittyi Hongkongissa sovellettavaan turvallisuuslisään ja että se aikoi käydä tätä yhteydenpitoa WOW-allianssin yhteydessä.

344 On tosin todettava, että tämän yhteydenpidon konkreettisia menettelytapoja ei ole täsmennetty, etenkään siltä osin, oliko se luonteeltaan monenvälistä vai ei. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin niin, että vaikka komission on rikkomisen olemassaolon osoittamiseksi esitettävä painavia, täsmällisiä ja yhtäpitäviä todisteita, kaikkien sen esittämien todisteiden ei kuitenkaan tarvitse välttämättä täyttää näitä edellytyksiä suhteessa rikkomisen kuhunkin osatekijään. Tästä seuraa, että vaikka kyseessä oleva sähköpostiviesti ei itsessään osoita, että kantajat osallistuivat monenväliseen yhteydenpitoon SAC:n ja Lufthansan kanssa WOW-allianssin yhteydessä, nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennessä osassa on kuitenkin vakiintuneen oikeuskäytännön (ks. tuomio 1.7.2010, Knauf Gips v. komissio, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) mukaisesti tutkittava, voiko kyseinen sähköpostiviesti yhdessä muiden seikkojen kanssa muodostaa indisiokokonaisuuden, jonka perusteella komissio saattoi todeta asian olevan näin.

345 Kolmanneksi riidanalaisen päätöksen 673 perustelukappaleessa viitataan Lufthansan Tokion toimiston erään työntekijän 30.10.2001 lähettämään sähköpostiviestiin, jossa pahoitellaan sitä, että Lufthansa ”jätt[i] käyttämättä tilaisuuden”, kun se ei tehnyt aloitetta jättääkseen ajoissa Japanin viranomaisille turvallisuuslisää koskevan hakemuksen, mikä aiheutti sen, että ”ulkomaisten liikenteenharjoittajien allianssi, jonka oli tarkoitus [sopia turvallisuuslisäksi] 0,10–0,15 euroa [kilolta]”, ”hiipui” ja että sillä välin ”raskaan sarjan eurooppalaiset” liikenteenharjoittajat eli AF, KLM, British Airways ja kantajat jättivät hakemuksen 500–600 Japanin jenin määrästä rahtikirjaa kohden. Kyseisessä perustelukappaleessa mainitaan seuraavaksi, että kyseisen sähköpostiviestin vastaanottaja välitti sen sisäisesti eteenpäin ja ilmoitti

puoltavansa edelleen sitä, että Lufthansa jättää hakemuksen 0,15 euron kilokohtaisesta turvallisuuslisästä, ja olevansa ”varma siitä, että muut eurooppalaiset liikenteenharjoittajat seura[isi]vat perässä, kun ilmoitamme toimivamme ensin”.

346 Toisin kuin kantajat väittävät, kyseisissä sähköpostiviesteissä ei pelkästään ilmoiteta muiden liikenteenharjoittajien Japanin viranomaisille jättämistä hakemuksista ja Lufthansan halusta poiketa erityisesti kantajien hakemasta turvallisuuslisän määrästä. Ensimmäisessä sähköpostiviestissä viitataan siten ”ulkomaisten liikenteenharjoittajien” yhteensovittamispyrkimykseen, jotta voitaisiin päättää tietystä turvallisuuslisän määrästä, ja yhdistetään epäsuorasti toisiinsa tämän pyrkimyksen epäonnistuminen ja se, että useat eurooppalaiset liikenteenharjoittajat, muun muassa kantajat, jättivät hakemuksen, joka koski toista turvallisuuslisän määrää. Toisesta sähköpostiviestistä käy ilmi Lufthansan aikomus ilmoittaa mainituille eurooppalaisille liikenteenharjoittajille aikomuksestaan toimia ensin jättämällä alkuperäisen yhteensovittamistavoitteen mukaisen hakemuksen. Näin ollen riidanalaisen päätöksen 673 perustelukappaleessa esitetyt seikat ovat omiaan myötävaikuttamaan sen osoittamiseen, että kantajien ja muiden liikenteenharjoittajien kuin Lufthansan välillä oli kilpailunvastaista yhteydenpitoa.

347 Edellä esitetyn perusteella on yhtäältä pääteltävä, että riidanalaisen päätöksen 223 perustelukappaleessa esitetyillä seikoilla pyritään ainoastaan osoittamaan kantajien ja Lufthansan välinen polttoainelisään liittyvä yhteydenpito, minkä vuoksi kyseiset seikat on edellä 337 kohdassa esitetyistä syistä poistettava indisiokokonaisuudesta, jonka kantajat riitauttavat kokonaisuudessaan nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennessä osassa. Toisaalta koska riidanalaisen päätöksen 620 perustelukappaleessa tarkoitetussa sähköpostiviestissä ei sellaisenaan osoiteta, että kantajat osallistuivat monenväliseen yhteydenpitoon SAC:n ja Lufthansan kanssa WOW-allianssin yhteydessä, nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennen osan yhteydessä on edellä 344 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti tutkittava, voidaanko se yhdessä muiden seikkojen – kuten mainitun päätöksen 618 ja 673 perustelukappaleessa kuvattujen seikkojen – kanssa kuitenkin sisällyttää indisiokokonaisuuteen, jonka perusteella komissio saattoi todeta kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

c) Kanneperusteen kolmas osa, joka koskee joulukuussa 1999 Star Cargo -allianssin yhteydessä käydyn sähköpostiviestien vaihdon arvioinnissa tehtyjä virheitä

348 Kantajat väittävät, että komissio teki virheen sisällyttäessään Star Cargo -allianssin liikenteenharjoittajien eli kantajien, Lufthansan, kolmen muun liikenteenharjoittajan ja Air Canadan 13. ja 14.12.1999 käymän sähköpostiviestien vaihdon indisiokokonaisuuteen, jonka oletetaan osoittavan niiden osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen tai tienneen siitä.

349 Kantajat väittävät ensinnäkin, että yhteydenpidon, johon vedottiin sen osoittamiseksi, että niiden osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen oli alkanut, on välttämättä osoitettava itsessään rikkomisen olemassaolo, ja että komissio katsoi virheellisesti riidanalaisen päätöksen 921 perustelukappaleessa, että kyseessä olevaa yhteydenpitoa on arvioitava indisiokokonaisuuden kokonaisarvioinnin yhteydessä.

350 Ne väittävät toiseksi, että kyseessä oleva yhteydenpito kuuluu vuoden 1996 poikkeuksen soveltamisalaan, koska yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen koskee kyseisen ajanjakson osalta vain ETA:n sisäisiä reittejä, ja että ne olivat Lufthansan kanssa

ainoat allianssiin kuuluvat liikenteenharjoittajat, jotka liikennöivät tällaisia reittejä. Kantajien mukaan Star Cargo -allianssi on myös perustellut tällaisen näkemystenvaihdon, ja siihen voidaan niiden mukaan joka tapauksessa soveltaa ryhmäpoikkeusta, josta säädetään menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14.12.1987 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3975/87 (EYVL 1987, L 374, s. 1).

351 Kolmanneksi kantajat väittävät, että mainitulla näkemystenvaihdolla ei ole objektiivista liittymää yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Niiden mukaan asia on näin, kun otetaan huomioon kyseisen näkemystenvaihdon asiayhteys, erityisesti IATA:n päätöslauselma, jonka tarkoituksena oli perustaa polttoainelisää koskeva järjestely, kyseessä olevan näkemystenvaihdon yksittäisyys sellaisen allianssin yhteydessä, joka lopetettiin hieman myöhemmin, ja se, että kantajat olivat Lufthansan kanssa ainoat tähän näkemystenvaihtoon osallistuneet liikenteenharjoittajat, joita vastaan siihen vedottiin riidanalaisessa päätöksessä. Kantajat lisäävät, että kyseessä olevaan näkemystenvaihtoon osallistunut SAS Cargon työntekijä ei osallistunut mihinkään muuhun riidanalaiseen yhteydenpitoon. Ne korostavat lopuksi, että kyseessä oleva näkemystenvaihto on korkeintaan osoitus yhden liikenteenharjoittajan kanssa tehdystä sopimuksesta, jonka tarkoituksena ei ollut polttoainelisän käyttöönotto ja jota ne eivät myöskään noudattaneet, kun otetaan huomioon, että ne asettuivat niille myöhemmin tiedoksi annetun Lufthansan näkemyksen kannalle.

352 Komissio kiistää kantajien väitteet.

353 On aluksi todettava, että nyt käsiteltävässä kanneperusteen osassa kantajat eivät tyydy vain riitauttamaan kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon todistusarvoa. Ne nimittäin pyrkivät kyseenalaistamaan laajemmin päivämäärän, josta komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 1148 perustelukappaleessa niiden yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen alkavan ja joka on samanaikainen mainitun sähköpostiviestien vaihdon alkamisen kanssa, tässä tapauksessa 13.12.1999.

354 Tältä osin on muistettava, että – kuten edellä 344 kohdasta ilmenee – SEUT 101 artiklan 1 kohdan rikkomisen olemassaolon osoittamiseksi komission on esitettävä painavia, täsmällisiä ja yhtäpitäviä todisteita. Kaikkien komission esittämien todisteiden ei kuitenkaan tarvitse välttämättä täyttää näitä edellytyksiä suhteessa rikkomisen kuhunkin osatekijään. Riittää, että eri seikat, joihin komissio on vedonnut, täyttävät kokonaisvaltaisesti tarkasteltuina kyseisen vaatimuksen (tuomio 1.7.2010, Knauf Gips v. komissio, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47 kohta). Päinvastoin kuin kantajat väittävät, kyseisiä periaatteita sovelletaan myös sen määrittämiseen, milloin niiden osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen alkoi (ks. vastaavasti tuomio 21.5.2014, Toshiba v. komissio, T-519/09, ei julkaistu, EU:T:2014:263, 175–179 kohta ja tuomio 12.12.2014, Hansen & Rosenthal ja H&R Wax Company Vertrieb v. komissio, T-544/08, ei julkaistu, EU:T:2014:1075, 166–179 kohta).

355 Käsiteltävässä asiassa kyseessä oleva näkemystenvaihto, joka mainitaan riidanalaisen päätöksen 125 perustelukappaleessa, alkoi kantajien Lufthansalle, kolmelle muulle liikenteenharjoittajalle ja Air Canadalle lähettämästä sähköpostiviestistä. Kyseisessä sähköpostiviestissä kantajat tiedustelivat – tuoden samalla esiin oman epäröintinsä – vastaanottajilta niiden aikomuksesta ottaa käyttöön polttoainelisä, koska polttoaineen hinta oli ylittänyt IATA:n polttoainelisän

käyttöönottamista koskevassa päätöslauselmaluonnoksessa vahvistaman niin sanotun käynnistyskynnyksen. Vastauksessaan eräs liikenteenharjoittaja kertoi sopimuksestaan kantajien kanssa, ja Lufthansa puolestaan ilmoitti seuraavaa:

”mekin epäröimme tehdä aloitetta tällä kertaa. Jos muut suuret kilpailijamme päättäisivät tehdä sen, seuraisimme niiden esimerkkiä, mutta eri tavoin ja hajautetummin”.

356 Tästä näkemystenvaihdosta voidaan päätellä, että kantajat olivat omasta aloitteestaan yhteydessä useisiin liikenteenharjoittajiin monenvälisen järjestelyn yhteydessä tiedustellakseen, aikoivatko ne ottaa käyttöön polttoainelisän. Siitä ilmenee myös, että kyseessä olevan liikenteenharjoittajan ja Lufthansan vastauksissa ilmoitettiin kantajille ja muille vastaanottajille niiden aikomuksista, jotka koskivat polttoainelisän käyttöönottoa. Kantajat eivät myöskään kiistä sitä riidanalaisesta päätöksestä ilmenevää seikkaa, että kyseinen yhteydenpito oli tapahtunut mukana olleiden liikenteenharjoittajien päätoimipaikkojen tasolla.

357 On myös korostettava, että tätä ensimmäistä yhteydenottoa seuranneiden kahden kuukauden aikana tehtiin Suomessa, Sveitsissä ja Singaporessa sekä päätoimipaikka- että paikallistasolla useita muita yhteydenottoja, joihin kantajat osallistuivat ja jotka todistavat halusta yhteensovittaa polttoainelisä monenvälisen järjestelyn yhteydessä. Nämä yhteydenotot mainitaan riidanalaisen päätöksen 144–146 perustelukappaleessa ja osoitetaan todisteilla, joiden todistusarvoa ei voida kieltää (ks. jäljempänä 438–467, 567–594 ja 602–606 kohta). Kyseiseen yhteydenpitoon osallistui samanaikaisesti muita kuin 13. ja 14.12.1999 käytyyn näkemystenvaihtoon osallistuneita tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia sekä Lufthansa (riidanalaisen päätöksen 145 ja 146 perustelukappale) ja Air Canada (riidanalaisen päätöksen 145 perustelukappale).

358 Tästä seuraa, että komissio ei tehnyt virhettä katsoessaan kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon myötävaikuttaneen sen osoittamiseen, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen ja vahvistaessaan näin ollen niiden rikkomisen alkamisajankohdaksi 13.12.1999.

359 Mikään muu kantajien esittämä väite ei ole omiaan horjuttamaan tätä arviota.

360 Ensinnäkin tosiseikastossa, johon kantajat vetoavat ja joka mainitaan edellä 351 kohdassa, ei kyseenalaisteta kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon yhteydessä käydyn yhteydenpidon luonnetta ja tarkoitusta, mikä todistaa näkemystenvaihtoon osallistuneiden osapuolten halusta sopia yhdessä päätoimipaikkojen tasolla polttoainelisän käyttöönotosta. Erityisesti sen seikan osalta, että kyseessä olevaan näkemystenvaihtoon osallistunut kantajien työntekijä ei osallistunut muuhun kilpailunvastaiseen yhteydenpitoon, on todettava, että se, että eri riidanalaisiin toimintoihin osallistuneet luonnolliset henkilöt ovat samoja, ei ole välttämätön edellytys yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaololle.

361 Edellä 357 kohdassa esitetyistä seikoista ilmenee lisäksi, että lähes samanaikaisesti kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon kanssa kantajat olivat muiden liikenteenharjoittajien sekä Air Canadan ja Lufthansan – jotka myös osallistuivat mainittuun sähköpostiviestien vaihtoon – kanssa osallistuneet useisiin muihin yhteydenottoihin, joilla oli sama tarkoitus. Näin ollen ja päinvastoin kuin kantajat väittävät, ei vaikuta uskottavalta, että kyseinen sähköpostiviestien vaihto osoittaisi yhteensovittamispyrkimyksen olleen Star Cargo -allianssissa laajuudeltaan vähäistä.

362 Kantajat myöntävät lisäksi IATA:n päätöslauselmaluonnoksen osalta, että sitä ei sovellettu kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon ajankohtana. Näin ollen sillä ei ole merkitystä, että toimivaltaiset viranomaiset kieltäytyivät – tosin myöhemmin – hyväksymästä sitä.

363 Väitteestä, jonka mukaan kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon yhteydessä tapahtuneella yhteensovittamisella ei ollut vaikutusta kantajien käyttäytymiseen, on lopuksi todettava, että se, ettei toiminnalla ole konkreettisia vaikutuksia asianomaisen yrityksen käyttäytymiseen, ei sellaisenaan voi olla esteenä sen toteamiselle, että toiminta on osa yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua kilpailusääntöjen rikkomista. On lisäksi muistettava, että riidanalaisen päätöksen 144 ja 584 perustelukappaleessa kyseessä olevien kaltaisten arkaluonteisten tietojen paljastaminen poistaa kilpailijan tulevaa käyttäytymistä koskevan epävarmuuden ja vaikuttaa siten suoraan tai välillisesti tietojen saajan strategiaan (ks. vastaavasti tuomio 24.3.2011, Comap v. komissio, T-377/06, EU:T:2011:108, 70 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). On lisäksi huomattava, että jos yritys ei tällaisia tietoja saadessaan julkisesti irtisanoudu kyseessä olevasta aloitteesta tai ilmoita siitä hallintoviranomaisille, se rohkaisee jatkamaan kilpailusääntöjen rikkomista ja vaarantaa sen paljastumisen (tuomio 17.5.2013, Trelleborg Industrie ja Trelleborg v. komissio, T-147/09 ja T-148/09, EU:T:2013:259, 68 kohta).

364 On toiseksi todettava, että kyseessä oleva sähköpostiviestien vaihto ei kuulu vuoden 1996 poikkeuksen eikä asetuksessa N:o 3975/87 säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan.

365 On aluksi muistutettava, että kun otetaan huomioon SEUT 101 artiklan 1 kohtaan sisältyvä yleinen periaate, jolla kielletään kartellit, vuoden 1996 poikkeukseen tai asetukseen N:o 3975/87 sisältyvien kaltaisia poikkeussäännöksiä ei voida tulkita laajentavasti eikä siten, että toimien, joihin kyseiset säännökset sisältyvät, vaikutukset ulottuisivat laajemmalle kuin on tarpeen niiden etujen suojaamiseksi, joiden suojaamiseksi ne on annettu (ks. vastaavasti tuomio 22.4.1993, Peugeot v. komissio, T-9/92, EU:T:1993:38, 37 kohta).

366 Siltä osin kuin on kyse vuoden 1996 poikkeuksen soveltamisesta on aluksi todettava, että kantajat eivät selitä, miten kuuden liikenteenharjoittajan välinen polttoainelisän yhteensovittamispyrkimys, josta kyseessä oleva sähköpostiviestien vaihto todistaa, oli osa vuoden 1996 poikkeuksen alaan kuuluvaa allianssia ja sen tavoitetta luoda kantajien ja Lufthansan välille maailmanlaajuinen yhdennetty liikennöintijärjestelmä (ks. edellä 332 kohta). Tältä osin väite, jonka mukaan Star Cargo -allianssi oli pelkästään vuoden 1996 poikkeuksen kohteena olevan allianssin laajennus, ei voi – vaikka se näytettäisiin toteen – aiheuttaa sitä, että vuoden 1996 poikkeus ulotettaisiin koskemaan Star Cargo -allianssia, sillä muutoin se johtaisi mainitun poikkeuksen laajaan tulkintaan, joka olisi vastoin edellisessä kohdassa mainittua oikeuskäytäntöä.

367 Siltä osin kuin on kyse toissijaisesta väitteestä, jonka mukaan kantajien ja Lufthansan sekä kantajien ja erään toisen liikenteenharjoittajien välisiä alliansseja koskeva komission päätöksentekokäytäntö osoittaa sen katsoneen tuolloin, että kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon muut osapuolet, jotka olivat sijoittautuneet ETA:n ulkopuolelle, eivät olleet nykyisiä eivätkä mahdollisia kilpailijoita ETA:n sisäisillä reiteillä, on todettava, että riidanalaisen kartellin maailmanlaajuista ulottuvuutta ja liikenteenharjoittajien välisen kilpailusuhteen riitauttamista on jo tutkittu, ja ne on hylätty nyt käsiteltävän kanneperusteen ensimmäisen osan ensimmäisen väitteen tutkimisen yhteydessä (ks. edellä 279–293 kohta).

368 Jos oletetaan, että kantajien tarkoituksena on viittauksellaan komission päätöksentekokäytäntöön vedota luottamuksensuojan periaatteeseen, niiden on osoitettava, että toimivaltaiselta ja luotettavalta taholta on saatu täsmällisiä, ehdottomia ja yhtäpitäviä vakuutteluja, jotka ovat

synnyttäneet niille perusteltuja odotuksia (ks. vastaavasti tuomio 5.3.2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, 97 kohta). Se, ettei komissio tehnyt poikkeuksesta yksittäistapausta koskevaa päätöstä sen johdosta, että asetuksen N:o 3975/87 perusteella aloitettiin kantajien, Lufthansan ja erään toisen liikenteenharjoittajan välistä allianssia koskeva menettely, ei voi olla – päinvastoin kuin kantajat antavat ymmärtää – vakava ja lopullinen kannanotto SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltamatta jättämiseen siltä osin kuin on kyse mainitun allianssin vaikutuksista ETA:n sisäisiin reitteihin, eikä varsinkaan siihen, ettei yhtäältä kantajien ja Lufthansan ja toisaalta kyseessä olevan liikenteenharjoittajan välillä ole kilpailusuhdetta. Koska on joka tapauksessa niin, että useat Star Cargo -allianssin jäsenistä eivät olleet kantajien, Lufthansan ja kyseessä olevan liikenteenharjoittajan välisen allianssin jäseniä, on lisäksi katsottava, että komissio ei asetuksen N:o 3975/87 perusteella aloitetussa menettelyssä ollut joutunut ottamaan kantaa niihin tosiseikkoihin, joita kyseessä oleva sähköpostiviestien vaihto koski.

369 Asetuksessa N:o 3975/87 säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamisen osalta kantajat väittävät seuraavaksi kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon kuuluvan asetuksen N:o 3975/87 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun liitteen i alakohdassa olevan säännöksen soveltamisalaan siltä osin kuin siinä on kyse vain ”hintarakenteesta”.

370 Asetuksen N:o 3975/87 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”[SEUT 101] artiklan 1 kohdassa määrätty kielto ei koske liitteessä lueteltuja sopimuksia, päätöksiä ja yhdenmukaistettuja menettelytapoja siltä osin kuin niiden ainoana tarkoituksena tai vaikutuksena ovat tekniset parannukset tai teknisen yhteistyön käynnistäminen. Tämä luettelo ei ole tyhjentävä.”

371 Kyseisessä artiklassa tarkoitetun liitteen i alakohdan säännöksessä säädetään puolestaan seuraavaa:

”yhdenmukaisten sääntöjen vahvistaminen kuljetustariffien rakenteesta ja niiden soveltamisedellytyksistä, jos näillä säännöillä ei vahvisteta suoraan tai välillisesti kuljetusmaksuja eikä -ehtoja.”

372 Kyseisistä säännöksistä ilmenee, että niissä säädetyn poikkeuksen soveltaminen rajoittuu käyttäytymiseen, jonka ainoana tarkoituksena tai vaikutuksena ovat tekniset parannukset tai teknisen yhteistyön käynnistäminen. Käyttäytymisen mainitseminen asetuksen N:o 3975/87 liitteessä ei näin ollen ole riittävä peruste poiketa sen osalta kartellikiellosta.

373 Käsiteltävässä asiassa on huomattava, että kantajat eivät vetoa mihinkään tarkoitukseen tai vaikutukseen, josta seuraisi kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon yhteydessä käytyyn yhteydenpitoon liittyviä teknisiä parannuksia tai teknisen yhteistyön käynnistäminen. Ne eivät varsinkaan vetoa mihinkään seikkaan, jolla voitaisiin osoittaa, että pyritään yksinomaan tällaiseen tavoitteeseen tai vaikutukseen.

374 Edellä 355 kohdasta ilmenee lisäksi, että kantajat pyrkivät 13.12.1999 päivätyllä sähköpostiviestillään tiedustelemaan muiden liikenteenharjoittajien mahdollista aikomusta ottaa käyttöön polttoainelisä. Tästä seuraa, että vaikka kyseinen yhteydenotto todistaa halusta sopia muiden liikenteenharjoittajien kanssa polttoainelisän käyttöönotosta, siinä ei sitä vastoin analysoida pyrkimystä vahvistaa asetuksen N:o 3975/87 2 artiklan 1 kohdassa mainitun liitteen i alakohdan säännöksessä tarkoitettuja rahtitariffien rakennetta ja niiden soveltamisedellytyksiä koskevia yhdenmukaisia sääntöjä.

375 Edellä esitetyn perusteella on hylättävä se, että kantajat vetoavat asetuksen N:o 3975/87 2 artiklan 1 kohdassa säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamiseen.

376 Kolmanneksi ei ole osoitettu, että Star Cargo -allianssi pystyi perustelemaan kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon.

377 Kantajat eivät nimittäin esitä edes alustavaa näyttöä siitä, että mainitun allianssin konkreettinen toiminta olisi edellyttänyt, että sen jäsenet sovittavat yhteen polttoainelisän. Ne toteavat itse, että vaikka ne pyrkivät muodostamaan Lufthansan kanssa Star Cargo -allianssin, niiden pyrkimykset päättyivät pian vuonna 2000. Vaikka allianssin jäsenten kesken annettiin vastavuoroinen aieilmoitus huhtikuussa 1999, kuten kantajien vastauksesta väitetiedoksiantoon ilmenee, kantajat eivät esitä mitään todisteita myöhemmin alkaneesta operatiivisesta täytäntöönpanosta, joka olisi oikeuttanut kyseessä olevan sähköpostiviestien vaihdon.

378 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, ettei komissio tehnyt virhettä todetessaan, että kyseessä oleva sähköpostiviestien vaihto myötävaikutti sen osoittamiseen, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, ja määrittäessään mainitun näkemystenvaihdon perusteella niiden rikkomiseen osallistumisen alkamisajankohdan.

379 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on näin ollen hylättävä.

d) Kanneperusteen neljäs osa, joka koskee WOW-allianssiin liittyvän käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä

380 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa koskee WOW-allianssiin liittyvän käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä. Se jakautuu kolmeen väitteeseen, joista ensimmäinen koskee WOW-allianssin jäsenten välisen yhteydenpidon lainvastaisuuden toteamisessa tehtyjä virheitä, toinen tuottamuksellista laiminlyöntiä sen tutkimisessa, oliko WOW-allianssin jäsenten välinen yhteydenpito SEUT 101 artiklan mukaista, ja kolmas virheitä, jotka koskivat mainitun yhteydenpidon sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan.

1) Ensimmäinen väite, joka koskee WOW-allianssin jäsenten välisen yhteydenpidon lainvastaisuuden toteamisessa tehtyjä virheitä

381 Kantajat huomauttavat riidanalaisen päätöksen perustuvan 18 yhteydenottoon, joihin osallistui vain WOW-allianssiin kuuluvia liikenteenharjoittajia ja joiden perusteella niiden katsotaan osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Ne väittävät, että komissio teki virheen päätellessään riidanalaisen päätöksen 971 perustelukappaleessa, että kyseinen yhteydenpito WOW-allianssissa tapahtui ”allianssin lainmukaisten puitteiden ulkopuolella”.

382 WOW-allianssiin liittyvä käyttäytyminen on nimittäin kantajien mukaan tosiasiallisesti osa riidanalaisen päätöksen 928–931 perustelukappaleessa kuvatun mukaisen sopimuksen yleistä tavoitetta eli sen jäsenten muodostamaa yhdennettyä rahtijärjestelyä ja niiden rahtisegmentin toimien yhdistämistä muun muassa yhdennetyn verkoston perustamisen, myyntien yhdistämisen ja menojen ja tulojen jakamisen avulla. Kantajat katsovat siten komission vähätelleen yhteistyön toteuttamista WOW-allianssin yhteydessä ja yliarvioineen lisiä koskevan yhteydenpidon ulottuvuuden.

383 Kantajat vetoavat myös siihen, ettei niitä kuultu tietyistä komission esittämistä tosisekoista ja toteamuksista, jotka liittyivät allianssin toteuttamisen laajuuteen ja lisien yhteensovittamisen ulottuvuuteen sen piirissä.

384 Kantajat väittävät lopuksi komission nojautuneen virheellisesti riidanalaisen päätöksen 950, 956 ja 957 perustelukappaleessa mainittuihin seikkoihin sen osoittamiseksi, että WOW-allianssissa tapahtuneen yhteydenpidon lainvastaisuus oli tiedossa.

385 Komissio kiistää kantajien väitteet.

i) Puolustautumisoikeuksien loukkaaminen

386 Aluksi on tarkasteltava kantajien väitettä, joka koskee niiden puolustautumisoikeuksien loukkaamista sikäli, että yhtäältä komission väitteet, jotka liittyivät WOW-allianssin toteuttamisen laajuuteen ja lisiä koskevan yhteydenpidon ulottuvuuteen kyseisen allianssin sisällä, eivät sisältyneet väitetiedoksiantoon, ja toisaalta tiettyjä muita kuin ensimmäisessä kanneperusteessa mainittuja seikkoja käytettiin näiden toteamusten tukena ilman, että niitä oli annettu ennakolta tiedoksi.

387 Ensimmäisestä moitteesta, jonka kantajat esittävät komissiolle ja joka liittyy siihen, että väitetiedoksiannon ja riidanalaisen päätöksen sisältö poikkeavat toisistaan, on huomautettava, että – kuten edellä 136 kohdassa todettiin – puolustautumisoikeuksien kunnioittaminen edellyttää muun muassa, että väitetiedoksiantoon sisältyvät asianomaista yritystä vastaan esitetyt olennaiset seikat, kuten tosiseikat, joista yritystä moititaan, niiden oikeudellinen luonnehdinta ja todistusaineisto, johon komissio tukeutuu.

388 Kuten edellä 138 kohdasta kuitenkin ilmenee, väitetiedoksiantoon sisältyvät tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevat arviot ovat täysin väliaikaisia, eikä komissio ole velvollinen pysyttämään niitä.

389 Käsiteltävässä asiassa on huomattava, että väitetiedoksiannon 1321 kohdassa mainittiin kaikki yhteydenotot, jotka osoittivat kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Kyseisen tiedoksiannon 1325 ja 1327 kohdassa täsmennettiin, että todisteet kantajien osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöihin, jotka liittyvät polttoainelisään ja turvallisuuslisään, olivat yhteydessä erityisesti tiettyihin WOW-allianssissa pidettyihin kokouksiin ja keskusteluihin. Kantajat eivät kiistä myöskään sitä, että riidanalaisen kartellin tarkoitus, joka tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien osalta oli niiden käyttäytymisen yhteensovittaminen rahtipalvelujen hinnoittelun alalla koko maailmassa erityisesti polttoainelisän ja turvallisuuslisän avulla, oli jo todettu väitetiedoksiannossa. Tästä seuraa, että WOW-allianssin sisällä käydyn lisiä koskevan yhteydenpidon ulottuvuus ilmeni selvästi mainitun tiedoksiannon sisällöstä eikä perustunut – päinvastoin kuin kantajat väittävät – ensimmäisen kerran riidanalaisessa päätöksessä esitettyyn uuteen väitteeseen.

390 Riidanalaisessa päätöksessä WOW-allianssin toteuttamisen laajuudesta esitettyjen perustelujen osalta on tosin selvää, että ne eivät sisältyneet väitetiedoksiantoon. On kuitenkin todettava, että mainittujen perustelujen tarkoituksena on analysoida yksityiskohtaiset väitteet, joita erityisesti kantajat esittivät väitetiedoksiantoon antamissaan vastauksissa ja joissa pyritään perustelemaan WOW-allianssissa käyty sisäinen yhteydenpito sille asetettujen lainmukaisten tavoitteiden valossa, sekä vastaamaan kyseisiin väitteisiin. Komissio ei näin tehdessään lisää mitään niihin

tosiseikkoihin, joista kantajia moititaan, vaan tyytyy ottamaan kantaa niihin tosiseikkoihin, joita kantajat sekä muut väitetiedoksiannon adressaatteina olevat ja WOW-allianssiin kuuluvat liikenteenharjoittajat vastauksissaan esittävät. On lopuksi todettava, että komission tekemä oikeudellinen arviointi, jonka nojalla se toteaa riidanalaisen päätöksen 971 perustelukappaleessa, että WOW-allianssi ei perustele sen piirissä toteutettua lisien yhteensovittamista, sisältyi jo – vaikkakin suppeasti mutta kuitenkin oikeudellisesti riittävällä tavalla – väitetiedoksiannon 1446 kohtaan.

391 Sen toisen seikan osalta, josta komissiota moititaan ja joka liittyy siihen, ettei tiettyjä riidanalaisen päätöksen 933 ja 949 perustelukappaleessa mainittuja syyllisyyttä osoittavia seikkoja annettu tiedoksi hallinnollisessa menettelyssä, sovelletaan edellä 90–96 kohdassa mainittuja, asiakirja-aineistoon tutustumista koskevaan oikeuteen liittyviä periaatteita.

392 Kantajat väittävät siten, että väitetiedoksiantoon annettuun vastaukseen sisältyvä ja riidanalaisen päätöksen 933 perustelukappaleessa selostettu Lufthansan lausunto, jonka mukaan ”[WOW-]allianssi ei nykyisin ole toiminnassa eikä enää ole mahdollista vedota siihen, että se hyödyntää reittiverkostoa” on syyllisyyden osoittava seikka, jota ei ole annettu tiedoksi. Tältä osin on korostettava, että kyseinen lausunto yhtäältä toistetaan kohdassa, jonka otsikko on ”WOW-allianssia koskeva analyysi: allianssisopimuksen täytäntöönpano”, ja että siihen toisaalta vedotaan sen toteamuksen tueksi, että WOW-allianssi oli pantu täytäntöön vain rajallisesti. Se tukee myös komission väitettä, jonka mukaan WOW-allianssi ei voinut perustella sen piirissä tapahtunutta lisien yhteensovittamista, kun otetaan huomioon sen rajoitettu täytäntöönpano. Tähän lausuntoon ei tosin viitata nimenomaisesti riidanalaisen päätöksen myöhemmissä perustelukappaleissa. On kuitenkin niin, että kyseisen lausunnon sisältö samoin kuin tapa, jolla se liittyy riidanalaisen päätöksen rakenteeseen, johtavat päätelmään, jonka mukaan kyse on syyllisyyttä osoittavasta seikasta. Mainittua lausuntoa ei kuitenkaan annettu tiedoksi hallinnollisen menettelyn aikana. Sitä ei siis oteta huomioon tutkittaessa, ovatko nyt käsiteltävän väitteen yhteydessä kyseenalaistetut komission toteamukset perusteltuja, jotta voidaan määrittää edellä 96 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti, olisiko tulos, johon komissio tuli riidanalaisessa päätöksessä, voinut olla erilainen, jos kyseinen lausunto olisi poistettu syyllisyyttä osoittavien todisteiden joukosta (ks. edellä 416 ja 432 kohta).

393 Kantajat väittävät myös, että riidanalaisen päätöksen 949 perustelukappaleessa mainittu ote asiassa COMP/M.3770 – Lufthansa v. Sveitsi 4.7.2005 tehdystä päätöksestä on syyllisyyttä osoittava seikka, johon ei voida vedota niitä vastaan. Tämän väitteen hylkäämiseksi on riittävää todeta, että kantajat mainitsevat itse kyseisen otteen väitetiedoksiantoon antamissaan vastauksissa ja että väite, jonka mukaan komissio ei antanut niille tiedoksi kyseiseen otteeseen sisältyvän toteamuksen taustalla olevia asiakirjoja, hylättiin jo edellä 119 kohdassa ensimmäisen kanneperusteen tarkastelun yhteydessä.

ii) WOW-allianssin laajuus ja sen tosiasiallinen toteuttaminen

394 Nyt käsiteltävällä väitteellä kantajat pyrkivät ensin kyseenalaistamaan komission riidanalaisen päätöksen 947–952 perustelukappaleessa esittämät toteamukset, joiden mukaan WOW-allianssin laajuus ja sen tosiasialliset toteuttamisedellytykset eivät oikeuttaneet riidanalaisen kartellin yhteydessä toteutetun kaltaista hinnoittelun yhteensovittamista, etenkään lisien osalta.

395 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että se aliarvioi riidanalaisessa päätöksessä WOW-kartellin toteuttamisen ottamalla tietyt tosiseikat huomioon vääristyneellä tavalla tai jättämällä ne huomiotta. Kumppaniverkostojen yhdistäminen ilmenee niiden mukaan näin ollen yhteisiä rahtilentokoneita ja kapasiteettien jakamista koskevien sopimusten tekemisestä. Komission riidanalaisen päätöksen 941 perustelukappaleessa esittämä väite, jonka mukaan asianosaiset eivät osoittaneet tietoteknisten järjestelmien yhdistämissuunnitelmaa koskevien täytäntöönpanotoimenpiteiden toteuttamista, on ristiriidassa kyseisen päätöksen 934 perustelukappaleessa mainitun yhteisen sähköisen seurantajärjestelmän kanssa. Kantajien mukaan komissio ottaa lisäksi vääristyneellä tavalla huomioon kantajien lausumat väittäessään, että käsittelytoimintojen yhdistäminen oli vähäistä tai että yhteiseen tuotenimeen liittyvä yhteistyö oli vain satunnaista. Kantajat väittävät lopuksi, että komissio ei kiistänyt tarvetta yhdenmukaistaa WOW-allianssin jäsenten tarjoamia tuotteita ja että useita myyntien yhdentämiseen tähtääviä aloitteita jätettiin huomiotta riidanalaisessa päätöksessä.

396 Käsiteltävässä asiassa komissio totesi riidanalaisen päätöksen 947–952 perustelukappaleessa, ettei yksikään niistä aloitteista, joita WOW-allianssin yhteydessä väitteiden mukaan toteutettiin, oikeuttanut lisien yleistä yhteensovittamista, sillä perusteella, että yhteistyö mainitussa allianssissa oli jäänyt vähäiseksi eikä ollut koskaan saavuttanut yhdennetyn myynti- ja hinnoittelupolitiikan vaihetta vaan oli rajoittunut lähinnä kohdennettuihin hankkeisiin, jotka liittyivät tiettyihin reitteihin, asiakkaisiin tai tuotteisiin. Kyseisen päätelmän tehdessään komissio tukeutui kyseessä olevaan allianssiin kuuluvien, tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien hallinnollisessa menettelyssä toimittamien asiakirjojen ja kyseisten liikenteenharjoittajien antamien lausuntojen analysointiin. Riidanalaisen päätöksen 951 ja 952 perustelukappaleessa komissio viittasi myös useisiin asiakirja-aineiston asiakirjoihin, jotka sen mukaan osoittivat, että WOW-allianssin jäsenet noudattivat lisien osalta itsenäistä politiikkaa, josta ne eivät olleet valmiita luopumaan mainitun kartellin tarpeiden vuoksi.

397 Seikoilla, joita kantajat esittävät kanneperusteen tämän osan yhteydessä, ei voida kyseenalaistaa komission tekemien päätelmien perusteltavuutta.

398 Aluksi on todettava, että kantajat eivät vetoa siihen, että WOW-allianssilla oli yleinen yhdennetty hinnoittelupolitiikka. Ne eivät myöskään osoita, että niiden kirjelmissään mainitsemat kaupallista yhdentämistä koskevat esimerkit, kuten yhteiset myyntiedustajat tietyissä maissa tai sellaisten kohteiden mainitseminen tarpeen mukaan kantajien hintatarjouksissa, joihin muut WOW-allianssin jäsenet eivät liikennöi, edellyttävät välttämättä lisiä tai hintoja koskevaa yleistä yhteensovittamista. Tämä pätee myös WOW-allianssin kaupan pitämiin yhdenmukaistettuihin tuotteisiin, jotka mainitaan riidanalaisen päätöksen 938–940 perustelukappaleessa. Kyseessä oleva yhdenmukaistaminen koski nimittäin palvelun toimitusehtoja ja erityisesti annettuja takuita, mutta sen ei osoitettu koskeneen mainittujen tuotteiden hinnoittelua. Riidanalaisen päätöksen 946 perustelukappaleessa mainituista olettamuksista, jotka koskevat hintojen yhteensovittamista WOW-allianssissa, on todettava, että ne perustuivat erityisaloitteisiin, kuten kantajien ja SAC:n tietyllä reitillä yhteisesti hyödyntämään rahtilentokoneeseen tai tietyille asiakkaille, kuten huolitsijoille, satunnaisesti jätettyihin yhteisiin tarjouksiin. Näin ollen niillä ei voida perustella lisiä koskevan yleisen yhteensovittamisen toteuttamista.

399 Koska kantajat eivät ole osoittaneet, että kyse olisi tiettyjä erityistoimia laajemmasta yhdennetystä myynti- ja hinnoittelupolitiikasta, niiden esittämät muut seikat, joilla ne pyrkivät riitauttamaan analyysin, jonka komissio teki tuotenimen edistämistoimista, yhteisen käsittelyn toteuttamisesta tai yhdennetystä tietotekniikkajärjestelmästä, eivät yksinään oikeuta lisien yleistä yhteensovittamista.

400 On lopuksi todettava, että – toisin kuin kantajat nyt käsiteltävän väitteen yhteydessä lisäksi väittävät – niistä seikoista, joihin muun muassa riidanalaisen päätöksen 956 ja 957 perustelukappaleessa viitataan, käy ilmi, että WOW-allianssin kumppaneille ei ollut itsestään selvää, että kyseessä olevat yhteydenotot olivat kilpailusääntöjen mukaisia.

iii) WOW-allianssin yhteydessä käydyn yhteydenpidon ulottuvuus

401 Kantajat pyrkivät riitauttamaan sen ulottuvuuden, jonka komissio antaa WOW-allianssin yhteydessä käydylle yhteydenpidolle, väittäessään, että se liittyi paikallisiin erityisaloitteisiin, joilla ei sellaisinaan voi olla yhteyttä yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

402 Kantajat riitauttavat siten sen ulottuvuuden, jonka komissio antoi riidanalaisessa päätöksessä 18:lle WOW-allianssin jäsenten väliselle yhteydenotolle, joihin viitataan 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 ja 628–632 perustelukappaleessa. Yksikään niistä ei kantajien mukaan kuulu lisien yleisen yhteensovittamisen alaan. Kantajien väite on tutkittava kunkin tarkoitetun yhteydenottojen ryhmän osalta.

403 Ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 596 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito koskee ilmoitusta, jonka SAC antoi 1.10.2001 Lufthansalle ja kantajille ja jossa se ilmoittaa ottavansa käyttöön turvallisuuslisän 8.10.2001 alkaen. Kantajat väittävät, että kyseinen yhteydenotto tehtiin Yhdysvaltoja koskevassa asiayhteydessä, joka liittyi muutama päivä aikaisemmin WOW-tuotenimellä markkinoille tuotuihin yhdenmukaistettuihin pikapalveluihin. Sen lisäksi, että kantajat eivät esitä mitään todisteita SAC:n antaman ilmoituksen rajatusta ulottuvuudesta, on kuitenkin todettava, että turvallisuuslisän tulevasta käyttöönotosta SAC:ssä keskusteltiin 28.9. 2001 alkaen useilla eri foorumeilla, joissa oli mukana muita liikenteenharjoittajia (ks. riidanalaisen päätöksen 592 ja 594 perustelukappale), mikä tekee kantajien ehdottamasta vaihtoehtoisesta selityksestä entistäkin epätodennäköisemmän.

404 Riidanalaisen päätöksen 401, 434, 484, 494, 497, 512 ja 546 perustelukappaleessa tarkoitetun yhteydenpidon osalta kantajat väittävät lähinnä, että se kuului erityisesti WOW-allianssin jäsenten väliseen Skandinaviaa koskevaan yhteydenpitoon, joka liittyi menetelmään polttoainelisän muuntamiseksi paikallisen valuutan määräiseksi ja jota voitiin perustella yhtäältä Lufthansan ja Japan Airlinesin ja toisaalta SAC:n kanssa hyödynnettävillä yhteisillä rahtilentokoneilla. On kuitenkin todettava, että kantajat eivät esitä mitään seikkoja tämän väitteen tueksi, kun sitä vastoin riidanalaisessa päätöksessä esitettyjen seikkojen on päinvastaisten tietojen puuttuessa ja lisien yleinen sovellettavuus huomioon ottaen (ks. edellä 279–288 kohta ja jäljempänä 445 kohta) tulkittava koskevan Lufthansan aikomuksia polttoainelisän yleisen soveltamisen osalta WOW-allianssiin liittyvistä nimenomaisista hankkeista riippumatta.

405 Kolmanneksi kantajat vetoavat riidanalaisen päätöksen 488 perustelukappaleessa tarkoitetun tiedonannon osalta Japanin omaan sääntely-ympäristöön sulkeakseen pois sen, että kyseinen tiedonanto sisältyisi yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen tavoitteisiin. Tätä väitettä tarkastellaan jäljempänä nyt käsiteltävän kanneperusteen kuudennen osan toisen väitteen yhteydessä.

406 Neljänneksi väitetään, että riidanalaisen päätöksen 490 ja 496 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit, jotka kantajien Yhdysvaltojen edustaja lähetti ja joissa mainitaan WOW-allianssin jäsenten kyseisessä maassa toteuttama polttoainelisän yhteensovittaminen, selittyvät asiayhteydellä, joka liittyy mainitun edustajan Yhdysvalloissa allianssin vahvistamiseksi

toteuttamiin toimiin sekä kyseisten allianssin jäsenten välisiin kapasiteettien varaussopimuksiin. On kuitenkin riittävää todeta, että väitteillään kantajat eivät aseta kyseenalaiseksi kyseisissä sähköpostiviesteissä mainitun polttoainelisän yhteensovittamisen ulottuvuutta eivätkä osoita, että se olisi rajoittunut allianssin jäsenten välillä tehtyihin kapasiteettien varaussopimuksiin.

407 Viidenneksi kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 517 perustelukappaleessa mainittu, 3.10.2005 päivätty sähköpostiviesti koski huolitsijalle tehdyn yhteisen tarjouksen laatimisedellytyksiä ja oli näin ollen selvästikin yhteydessä WOW-allianssin toteuttamiseen. Komissio riitauttaa kantajien tulkinnan ja katsoo, että kyseessä olevassa sähköpostiviestissä käsitellään osittain WOW-allianssin jäsenten lisien alalla noudattamaa yleistä lähestymistapaa riippumatta kyseessä olevasta yhteisestä tarjouksesta. Komissio nojautuu lisäksi yhteydenpitoon sisältyvään mainintaan, jonka mukaan ”tätä kysymystä [lisistä] sivuttiin ’lyhyesti’ [yleisen myyntineuvoston] viimeisessä kokouksessa, mutta [että] (kilpailunrajoituksia! koskevan) kokouksen pöytäkirjaan ei kirjattu mitään huomautuksia.”

408 Kyseisestä sähköpostiviestistä ilmenee, että sen tarkoituksena oli – kuten kantajat oikeutetusti huomauttavat – valmistella kokousta sen huolitsijan kanssa, jolle yhteinen tarjous oli tehty, ja että kokous oli määrä pitää kymmenen päivän kuluttua. Sähköpostiviestissä kerrotaan tässä yhteydessä keskusteluista, joita käytiin yleisessä myyntineuvostossa, johon kuuluivat myynnistä vastaavien WOW-allianssin jäsenten varapuheenjohtajat:

”Mainittiin, että WOW[-allianssi] aikoo käyttää L[ufthansan] mallia ’neutraaleilla’ markkinoilla; Yhdysvalloissa, Euroopassa. Siten tiettyjä paikallisia sopimuksia voidaan soveltaa muilla markkinoilla, esimerkiksi Japanissa (viranomaisten osallistuminen), tai Aasian markkinoilla, jossa kilpailijat käyttävät erilaisia malleja.”

409 Sähköpostiviestin lähettäjä lisää seuraavaa:

”Löysin asiakirjoistani Exelin neuvotteluissa viime vuonna esitetyn toimeksiantosopimuksen (jäljennös liitteenä), jossa kaikki liikenteenharjoittajat suostuivat käyttämään [Lufthansan] mallia lisien osalta. Voimmeko käyttää samaa sanamuotoa CAT:n/DHL:n tapauksessa?????????? Voisimmeko esittää kysymyksen [yleiselle myyntineuvostolle] saadaksemme nopean vastauksen?”

410 Vaikka tämä viimeisi mainittu ote liittyy tosiasiallisesti kyseessä olevan yhteisen tarjouksen laatimiseen, myös edellä 408 kohdassa mainittu ote voisi sen asiayhteys huomioon ottaen liittyä mainitun tarjouksen valmisteluun, toisin kuin komissio väittää. Tältä osin viittauksen ”paikallisiin sopimuksiin” voidaan tulkita tarkoittavan huolitsijan kanssa tehtyjen asiakaskohtaisten sopimusten soveltamista tietyiltä lentoasemilta lähdettäessä, ja tämä tulkinta on sitäkin todennäköisempi, kun sähköpostiviestin tarkoituksena oli määrätä sen yhteisen tarjouksen ehdoista, joka WOW-allianssin oli määrä tehdä kyseiselle asiakkaalle. On totta, että huudahdukseen ”(kilpailunrajoituksia!)” sisältyvä vihjaus siitä riskistä, että yleisessä myyntineuvostossa käyty keskustelu saattaisi olla kielletty kilpailuoikeudessa, viittaa päinvastaiseen. Tämä vihjaus ei kuitenkaan yksistään riitä tekemään epäuskottavaksi kantajien ehdottamaa tulkintaa, joka perustuu aiheettomien väitteiden sijasta kyseessä olevan sähköpostiviestin varsinaiseen sisältöön.

411 Näin ollen on katsottava, että riidanalaisen päätöksen 517 perustelukappaleessa tarkoitettu, 3.10. 2005 päivätty sähköpostiviesti liittyy yksinomaan tavoitteeseen laatia WOW-allianssin yhteinen tarjous mahdolliselle tulevalle asiakkaalle, eikä se näin ollen ole omiaan myötävaikuttamaan sen osoittamiseen, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

412 Kuudenneksi kantajat väittävät riidanalaisen päätöksen 531 ja 628–632 perustelukappaleessa tarkoitetun yhteydenpidon osalta yhtäältä, että ne saattoivat käyttää perusteena suunnitelmaa yhteisen rahtilentokoneen hyödyntämisestä SAC:n kanssa Kööpenhaminan ja Chicagon välisellä reitillä, ja toisaalta, että yhteensovittaminen koski yksinomaan turvallisuuslisän soveltamista Tanskasta lähtevillä reiteillä.

413 Edellä mainitun yhteydenpidon yhteydessä toteutetun yhteensovittamisen ulottuvuudesta on tältä osin todettava ensinnäkin, että mainittu yhteydenpito ei rajoitu turvallisuuslisän yhteensovittamiseen, sillä riidanalaisen päätöksen 531 perustelukappaleessa tarkoitetussa yhteydenpidossa käsitellään laajemmin lisiin liittyvää kysymystä. Erityisesti riidanalaisen päätöksen 630 perustelukappaleesta ilmenee turvallisuuslisään liittyvän yhteydenpidon osalta seuraavaksi, että – toisin kuin kantajat väittävät – kyseessä olevan yhteydenpidon ulottuvuus ei rajoittunut Tanskasta lähteviin reitteihin, vaan koski laajemmin turvallisuuslisän yhdenmukaistetun määrän asettamista Euroopassa. Tämän vahvistaa mainitussa perustelukappaleessa kuvaillun sisäisen sähköpostiviestin yleinen sanamuoto: ”Eurooppaa koskevassa WOW:n kokouksessa olimme päässeet yhteisymmärrykseen lisien määräämisestä. Huomaan, ettei se ole niin yksinkertaista kuin olimme ajatelleet tai toivoneet”; ”jos jokainen kulkee eri suuntaan, joudumme kaikkein huonoimpaan markkina-asemaan vain muutamassa päivässä”; ”meidän on päätettävä WOW:issa, haluammeko jatkaa kuten ennenkin vai jakaannummeko mieluummin KL[M]:n/AF:n tavoin”. Riidanalaisen päätöksen 632 perustelukappaleessa mainitussa kantajien sisäisessä sähköpostiviestissä todetaan myös, että ”juuri me, WOW, toisin sanoen [Lufthansa] ja [kantajat], olemme alusta saakka taistelleet [SAC:n] kanssa, jotta se nostaisi turvallisuuslisän 0,10:stä 0,13:een..”. Luvut 0,10 ja 0,13 eivät kuitenkaan vastaa SAC:n Tanskassa käyttämiä määriä, sellaisina kuin ne ilmenevät kantajien liitteessään A.57 antamista tiedoista.

414 Tästä seuraa, että kantajien väite yhteensovittamisen rajallisesta ulottuvuudesta, joka ilmenee riidanalaisen päätöksen 531 ja 628–632 perustelukappaleessa mainituista asiakirjoista, on hylättävä. Näin ollen kyseessä olevan yhteydenpidon voitiin perustellusti katsoa myötävaikuttaneen sen osoittamiseen, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, ilman että on tarpeen lausua tehottomaksi tulleesta väitteestä, jonka mukaan lisien rajatumpi yhteensovittaminen oli oikeutettua rahtilentokoneen yhteiskäyttöön liittyvien tarpeiden vuoksi.

415 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, että riidanalaisen päätöksen 517 perustelukappaleessa tarkoitetun, 3.10.2005 päivätyn sähköpostiviestin on tulkittava liittyvän yksinomaan tavoitteeseen laatia WOW-allianssin yhteinen tarjous mahdolliselle tulevalle asiakkaalle, eikä se näin ollen ole omiaan myötävaikuttamaan sen osoittamiseen, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Se on näin ollen poistettava indisiokokonaisuudesta, jonka kantajat riitauttavat kokonaisuudessaan nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennessä osassa.

416 Edellä esitetystä seuraa myös, ettei voida katsoa, että tulos, johon komissio tuli riidanalaisessa päätöksessä, olisi voinut olla erilainen, jos syyllisyyttä osoittavien todisteiden joukosta olisi poistettu lausunto, jonka Lufthansa esitti vastauksena väitetiedoksiantoon ja joka selostettiin 933 perustelukappaleessa, josta pääteltiin edellä 392 kohdassa, että komissio oli tehnyt virheen evätessään kantajilta oikeuden tutustua kyseiseen lausuntoon. Siinäkin tapauksessa, että se olisi poistettu todisteista, komissio olisi nimittäin voinut hallussaan olevien todisteiden perusteella päätellä, että WOW-allianssi ei voinut perustella piirissään toteutettua lisien yhteensovittamista, kun otetaan huomioon sen rajoitettu täytäntöönpano.

2) Toinen väite, joka perustuu tuottamukselliseen laiminlyöntiin sen tutkimisessa, oliko WOW-allianssin jäsenten välinen yhteydenpito SEUT 101 artiklan mukaista

417 Kantajien mukaan komissio teki virheen, kun se ei etukäteen tutkinut, oliko WOW-allianssissa käyty yhteydenpito SEUT 101 artiklan mukaista. Kantajien mukaan komissio yhtäältä poikkesi syrjivällä tavalla ja taannehtivasti analyysistä, jota se soveltaa muihin lentoyhtiöiden alliansseihin ja jossa se tarkastelee WOW-allianssin jäsenten välisiä päällekkäisyyksiä merkityksellisillä markkinoilla. Toisaalta komissio jätti kantajien mukaan huomiotta niiden lausuntoja, jotka liittyvät SEUT 101 artiklan 3 kohdan soveltamiseen.

418 Komissio kiistää kantajien väitteet.

i) Lentoyhtiöiden alliansseihin sovellettavan oikeussäännön uuden tulkinnan taannehtiva ja syrjivä soveltaminen

419 On muistutettava, että rangaistusten lainalaisuusperiaatetta ja oikeusvarmuuden periaatetta ei voida tulkita siten, että niissä kiellettäisiin rikosoikeudellista vastuuta koskevien säännösten asteittainen selkeyttäminen, mutta niiden vastaista voi olla se, että sellaisen säännöksen, jossa teko säädetään rikokseksi, uutta tulkintaa sovelletaan taannehtivasti (ks. vastaavasti tuomio 28.6.2005, Dansk Rørindustri ym. v. komissio, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, 217 kohta).

420 Tämä pätee erityisesti, jos kyseessä on oikeuskäytännössä esitetty tulkinta, jonka tulos ei ollut kohtuullisesti ennakoitavissa kilpailusääntöjen rikkomishetkellä, kun otetaan huomioon erityisesti oikeuskäytännössä tuolloin vahvistettu kyseisen oikeussäännön tulkinta (ks. tuomio 28.6.2005, Dansk Rørindustri ym. v. komissio, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, 218 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

421 Kyseisiä periaatteita sovelletaan myös komissioon, kun se tulkitsee SEUT 101 ja SEUT 102 artiklan määräyksiä tehdäkseen seuraamuksia koskevan päätöksen (ks. vastaavasti tuomio 28.6.2005, Dansk Rørindustri ym. v. komissio, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, 222 kohta ja tuomio 10.7.2014, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, 149 kohta).

422 Käsiteltävässä asiassa kantajat vetoavat useisiin komission tekemiin päätöksiin, joissa sallitaan kahden liikenteenharjoittajan väliset keskittymät joko yrityskeskittymien valvonnasta 21.12.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (EYVL 1989, L 395, s. 1; oikaisu EYVL 1990, L 257, s. 13) tai asetuksen N:o 139/2004 perusteella. Ne eivät tältä osin tarkoita muita tapauksia, joissa SEUT 101 artiklaa voitaisiin mahdollisesti soveltaa tutkittaessa keskittymää erityisesti asetuksen N:o 139/2004 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Kantajat tukeutuvat näin tehdessään

muiden kuin SEUT 101 artiklasta johtuvien aineellisten sääntöjen soveltamiseen eivätkä voi näin ollen tehdä siitä päätelmiä arvostellakseen komissiota siitä, että se on soveltanut taannehtivasti käsiteltävässä asiassa sovellettavan oikeussäännön uutta tulkintaa.

423 Sen osalta, että kantajat vetoavat tiettyjä lentoyhtiöiden alliansseja koskeviin vapauttaviin päätöksiin, jotka komissio teki ennen asetuksen N:o 1/2003 voimaantuloa sovelletun menettelyn mukaisesti, riidanalaisen päätöksen 922–925 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio ei tutkinut sitä, oliko SEUT 101 artiklaa jätettävä soveltamatta WOW-allianssiin, vaan analysoi ainoastaan, liittyikö allianssissa tapahtunut yhteydenpito, johon vedottiin riidanalaisessa päätöksessä, mainittuun allianssiin vai ylittikö se sen määräämät ja tosiasiallisesti toteutetut yhteistyömuodot. Koska niillä päätöksillä, joihin kantajat vetoavat, ei ollut sama kohde, ne eivät voi ilmentää sellaista SEUT 101 artiklan tulkintaa, joka poikkeaa riidanalaisessa päätöksessä tehdystä tulkinnasta.

424 Kantajat vetoavat myös siihen, että WOW-allianssia kohdeltiin syrjivästi muihin lentoyhtiöiden alliansseihin nähden, koska joidenkin niiden jäsenten vastuuta ei kantajien mukaan otettu huomioon riidanalaisessa päätöksessä. Tältä osin on riittävää muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että vaikka yritys on ollut samankaltaisessa tilanteessa kuin kantajat eikä sitä vastaan ole käynnistetty menettelyä sen vuoksi, että komissio ei ole todennut kilpailusääntöjen rikkomista sellaisen toimijan osalta, joka on samankaltaisessa tilanteessa kuin kantaja, ei voida jättää huomiotta kantajan osalta todettua kilpailunsääntöjen rikkomista silloin, kun rikkominen on näytetty asianmukaisesti toteen ja vaikka tämän toisen yrityksen tilannetta ei ole saatettu unionin tuomioistuinten käsiteltäväksi (ks. tuomio 16.6.2015, FSL ym. v. komissio, T-655/11, EU:T:2015:383, 461 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

ii) SEUT 101 artiklan 3 kohdan soveltamiseen liittyvien kantajien lausuntojen huomiotta jättäminen

425 Kuten asetuksen N:o 1/2003 2 artiklassa muistutetaan, SEUT 101 artiklan 3 kohdan edellytysten täyttymistä koskeva todistustaakka kuuluu sille yritykselle tai yritysten yhteenliittymälle, joka vetoaa kyseisestä kohdasta johtuvaan etuun. Näin ollen henkilön, joka vetoaa SEUT 101 artiklan 3 kohtaan, on osoitettava vakuuttavien perustelujen ja todisteiden avulla, että nämä edellytykset täyttyvät (tuomio 24.5.2012, MasterCard ym. v. komissio, T-111/08, EU:T:2012:260, 196 kohta).

426 Komission on puolestaan tutkittava riittävällä tavalla näitä perusteluja ja todisteita, eli selvitettävä, osoittavatko ne, että SEUT 101 artiklan 3 kohdan soveltamisedellytykset täyttyvät. Tietyissä tapauksissa nämä perustelut ja todisteet voivat olla sellaisia, että ne edellyttävät komissiolta selityksiä tai näkemyksensä oikeuttamista, ja mikäli komissio ei toimi näin, voidaan päätellä, että todistustaakka, joka on SEUT 101 artiklan 3 kohtaan vetoavalla henkilöllä, on täytetty. Tällaisessa tapauksessa komission on osoitettava vääriksi nämä perustelut ja todisteet (tuomio 24.5.2012, MasterCard ym. v. komissio, T-111/08, EU:T:2012:260, 197 kohta).

427 Käsiteltävässä asiassa kantajat vetosivat väitetiedoksiantoon antamissaan vastauksissa etuun, jota SEUT 101 artiklan 3 kohdan määräyksistä seurasi WOW-allianssin kannalta. Vaikka oletettaisiin, että WOW-allianssi olisi täyttänyt mainittujen määräysten soveltamisedellytykset, on kuitenkin niin, että yhtäältä riidanalaisen kartellin ulottuvuus ei ollut päällekkäinen WOW-allianssin ulottuvuuden kanssa ja että toisaalta WOW-allianssin jäsenten välinen yhteydenpito, johon riidanalaisessa päätöksessä vedottiin, ylitti olennaisilta osin mainitun allianssin toteuttamispuitteet. Näin ollen komissio ei tehnyt virhettä, kun se ei antanut selvityksiä niiden

todisteiden osalta, joita kantajat esittivät SEUT 101 artiklan 3 kohdan nojalla, ja tyytyi ainoastaan toteamaan riidanalaisen päätöksen 1050 perustelukappaleessa, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välisillä allianssisopimuksilla ei voitu oikeuttaa riidanalaista toimintaa.

3) Kolmas väite, joka perustuu virheisiin, jotka koskevat WOW-allianssissa käydyn yhteydenpidon sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan

428 Kantajat väittävät, että niiden WOW-allianssissa käymä yhteydenpito ei objektiivisesti ollut osa yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua kilpailusääntöjen rikkomista eikä myöskään osoittanut niiden tienneen siitä. Kantajat nojautuvat useisiin WOW-allianssissa käydyn yhteydenpidon ja yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomisen liittyvän allianssien välisen viestinnän eroihin, jotka johtuvat muun muassa kyseisten allianssien tavoitteesta, mukana olevasta henkilöstöstä, näiden allianssien aikajärjestyksestä, toimivaltaisten viranomaisten osallistumisesta sekä niiden toimintatavoista.

429 Aluksi on todettava, että kiistääkseen WOW-allianssin jäsenten välisen yhteydenpidon ja yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen välisen objektiivisen yhteyden kantajat tukeutuvat siihen virheelliseen olettamaan perustuvaan tekijöiden kokonaisuuteen, että mainittu yhteydenpito liittyi WOW-allianssin toteuttamiseen. Tämä pätee väitteisiin, joita esitettiin erilaisesta tavoitteesta, yhteydenotoista viranomaisiin WOW-allianssin perustamiseksi sekä siitä, etteivät mainitun allianssin jäsenet kilpailleet keskenään.

430 Kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen osan kahden ensimmäisen väitteen tarkastelusta ilmenee, WOW-allianssin puitteissa käydyt neuvottelut täyttävät useita niistä perusteista, joita unionin tuomioistuimet pitävät merkityksellisinä arvioidessaan, onko kyse yhtenä kokonaisuutena pidettävästä kilpailusääntöjen rikkomisesta (ks. edellä 298 kohta) ja joihin komissio vetosi riidanalaisessa päätöksessä luonnehtiessaan riidanalaista toimintaa ”yhtenä kokonaisuutena pidettäväksi monitahoiseksi ja jatketuksi kilpailusääntöjen rikkomiseksi” (ks. edellä 300 kohta). Muiden sellaisten toimenpiteiden tavoin, joiden komissio katsoi kuuluvan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, kyseiset neuvottelut koskivat nimittäin kaikkia rahtipalveluja (yksi ainoa palvelu). Samoin ne kaikki koskivat osallistuneiden liikenteenharjoittajien tulevia aikomuksia, jopa lisien käyttöönottoon tai toteuttamiseen liittyvien yhteisten menettelytapojen noudattamista (rikkomisen yhteinen kilpailunvastainen päämäärä ja luonteeltaan yhtenä kokonaisuutena pidettävä kilpailusääntöjen rikkominen).

431 Kantajien väite ei myöskään ole omiaan asettamaan kyseenalaiseksi kokonaissuunnitelman olemassaoloa. Sen osalta, ettei WOW-allianssin jäsenten väliseen yhteydenpitoon ja muuhun riidanalaiseen yhteydenpitoon osallistunut henkilöstö ollut samaa, on yhtäältä todettava, että se, että yhteydenpitoon osallistuneet luonnolliset henkilöt ovat samoja, ei ole välttämätön edellytys yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaololle (ks. edellä 360 kohta), ja toisaalta huomattava, että molemmissa tapauksissa yhteydenpitoon osallistunut henkilöstö toimi usein keskushallinnossa, toisin kuin kantajat väittävät. Toiseksi on niin, että useat kantajien mainitsemat seikat, kuten WOW-allianssin jäsenten välisen yhteydenpidon suullinen tai kirjallinen muoto – olettaen, että ne näytetään toteen – eivät niiden vähämerkityksisyys huomioon ottaen ole omiaan asettamaan kyseenalaiseksi komission päätelmiä, jotka liittyvät yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaoloon. Kolmanneksi on todettava, että käsitys, joka väitteiden mukaisen ”ydinryhmän” jäsenillä oli WOW-allianssissa käytyjen neuvottelujen merkityksestä, ei paitsi saa tukea kantajien

kirjelmistä myöskään ole omiaan kyseenalaistamaan niiden erilaisten riidanalaisessa päätöksessä mainittujen yhteydenottojen todistusarvoa, joihin osallistui mainitun allianssin jäseniä, eikä päätelmiä, joita komissio teki niiden perusteella samasta kilpailunvastaisesta päämäärästä.

432 Tästä seuraa, että nyt käsiteltävä väite ja kanneperusteen neljäs osa kokonaisuudessaan on hylättävä, kun muistetaan, että nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennen osan yhteydessä tehdyn kokonaistarkastelun perusteella otetaan huomioon edellä 415 kohdassa esitetyt toteamukset.

e) Kanneperusteen kahdeksas osa, joka perustuu virheisiin, joita tehtiin sisällytettäessä eräissä maissa sattuneita erilaisia paikallisia tapahtumia yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen

433 Kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito oli luonteeltaan paikallista ja kirjavaa, eikä sen perusteella voitu siis osoittaa niiden osallistuneen maailmanlaajuisesti yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen tai tienneen siitä. Niiden mukaan komissio ei myöskään kumonnut niiden esittämiä väitteitä ja todisteita, joilla pyrittiin osoittamaan, etteivät kyseinen yhteydenpito ja riidanalaisessa kartellissa tapahtunut yhteydenpito liittyneet kiinteästi toisiinsa.

434 Kantajien mukaan kyseisellä yhteydenpidolla ja yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella ei tavoiteltu samaa päämäärää, niihin osallistui eri liikenteenharjoittajia ja työntekijöitä ja ne poikkesivat toisistaan ajankohtansa, tapahtumapaikkansa ja sisältönsä osalta. Kantajien mukaan kyseiset yhteydenotot olivat nimittäin yksittäisiä, niihin osallistui paikallisia työntekijöitä Saksassa, Tanskassa ja Suomessa sekä muita kuin tutkinnan kohteena olleita tai sellaisia liikenteenharjoittajia, joita vastaan kyseiseen yhteydenpitoon ei ollut vedottu, ja ne koskivat paikallisista erityiskysymyksistä käytyjä satunnaisia keskusteluja. Se, että kantajien päätoimipaikoille raportoitiin tällaisesta yhteydenpidosta, ei kantajien mukaan ole automaattisesti osoitus yhteensovittamisesta tai mainittua paikallista kysymystä laajemmasta tietojenvaihdosta kantajien päätoimipaikkojen tasolla.

435 Kantajat väittävät myös, että useat kyseessä olevista yhteydenotoista eivät johtaneet yhteensovittamiseen eivätkä vaikuttaneet niiden käyttäytymiseen.

436 Kantajat lisäävät, ettei niiden henkilöstö voinut kyseessä olevan yhteydenpidon perusteella tietää ydinryhmän puitteissa toteutetusta kartellista ja ettei komissio osoittanut, että tähän yhteydenpitoon osallistuneiden luonnollisten henkilöiden tarkoituksena oli tällä tavoin edistää maailmanlaajuista kartellia.

437 Komissio kiistää kantajien väitteet.

438 On huomattava, että nyt käsiteltävän kanneperusteen neljännen osan yhteydessä tarkastellun, WOW-allianssiin liittyvän yhteydenpidon tavoin riidanalaisen päätöksen 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 perustelukappaleessa tarkoitetut neljä yhteydenottojen sarjaa täyttävät useita niistä perusteista, joita unionin tuomioistuimet pitävät merkityksellisinä arvioitaessa, onko kyse yhtenä kokonaisuutena pidettävästä kilpailusääntöjen rikkomisesta (ks. edellä 298 kohta) ja joihin komissio vetosi riidanalaisessa päätöksessä luonnehtiessaan riidanalaista toimintaa ”yhtenä kokonaisuutena pidettäväksi monitahoiseksi ja jatketuksi kilpailusääntöjen rikkomiseksi” (ks. edellä 300 kohta).

439 Ensinnäkin on todettava, että muiden sellaisten toimintojen tavoin, joiden komissio katsoi liittyvän yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, kyseiset neljä yhteydenottojen sarjaa koskivat kaikkia rahtipalveluja (yksi ainoa palvelu). Samoin ne kaikki koskivat osallistuneiden liikenteenharjoittajien tulevia aikomuksia, jopa lisien käyttöönottoon tai toteuttamiseen liittyvien yhteisten menettelytapojen noudattamista (rikkomisen yhteinen kilpailunvastainen päämäärä ja yhtenä kokonaisuutena pidettävä kilpailusääntöjen rikkominen).

440 Ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 144 perustelukappaleessa kuvaillussa, 5.–11.1.2000 käydyssä sisäisessä sähköpostiviestien vaihdossa mainitaan keskustelut, joita kantajien paikallinen Suomen vastuuhenkilö ja kolme muuta tutkinnan kohteena ollutta liikenteenharjoittajaa kävivät polttoainelisän käyttöönotosta (ks. myös edellä 357 kohta). Siinä todetaan British Airwaysin paikallisen vastuuhenkilön selittäneen kyseisten keskustelujen yhteydessä, että British Airways ei ”vielä ollut päättänyt, otettaisiinko [polttoainelisä] käyttöön vai ei”, kun taas KLM:n paikallinen vastuuhenkilö ehdotti, että ”meidän kaikkien olisi pidettävä kiinni tästä [polttoainelisästä]” ja että eräs Lufthansan työntekijä vahvisti, että Lufthansa ”sitoutu[isi] tähän [polttoainelisään]”.

441 Toiseksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 173 ja 174 kohdassa kuvailtu ”kannattajakokous”, joka pidettiin 22.1.2001, koski muun muassa polttoainelisän käyttöönottoa. Martinairin työntekijän kyseisestä kokouksesta laatimasta sisäisestä muistiosta, sellaisena kuin se on tiivistettynä riidanalaisen päätöksen 174 perustelukappaleessa, ilmenee, että ”[Lufthansa] aikoi alentaa polttoainelisän tasoa 1.2.2001, kun taas [Cargolux, Swiss, eräs toinen liikenteenharjoittaja, KLM ja British Airways] pitivät polttoainelisän tason ennallaan”.

442 Kolmanneksi riidanalaisen päätöksen 395, 411, 425 ja 559 perustelukappaleessa kuvaillaan polttoainelisän toteuttamisesta vuosina 2004–2005 käytyä yhteydenpitoa. Kyse on ensinnäkin 22.9.2004 päivätystä sähköpostiviestistä, jolla Lufthansa välitti eri liikenteenharjoittajille polttoainelisän korottamista koskevan ilmoituksen (411 perustelukappale), toiseksi 3.9.2004 ja 17.11.2005 pidetyistä Saksan Board of Airline Representativesin (Saksan lentoyhtiöiden edustajien johtokunta, jäljempänä BARIG) rahdista vastaavan komitean kokouksista, joiden yhteydessä Lufthansa antoi useille liikenteenharjoittajille tietoa polttoainelisästä (425 ja 559 perustelukappale) ja viimeiseksi Singaporessa 23.7.2004 pidetystä BAR:n rahdista vastaavan alakomitean kokouksesta, jonka yhteydessä SAC:n johtaja kehotti muita liikenteenharjoittajia tekemään polttoainelisän tarkastelun yhteydessä ”tietyntasoista yhteistyötä tulevina verovuosina, kun otetaan huomioon tarve lisätä avoimutta kyseisten lisien osalta” (395 perustelukappale).

443 Neljänneksi riidanalaisen päätöksen 584 perustelukappaleessa kuvaillaan 25.9.2001 päivättyä sähköpostiviestiä. Kyseisestä sähköpostiviestistä – sellaisena kuin komissio tiivisti sen mainitussa perustelukappaleessa – ilmenee, että SAC:n paikallinen työntekijä ”Skandinaviassa” ilmoitti kantajille ”kilpailijoiden suunnitelmista ––, joissa kaikissa aiot[tiin] ottaa käyttöön turvallisuuslisä, mutta toivottiin [kantajien] otta[van] ensimmäisen askeleen”.

444 Kantajien on todettava olevan väärässä siltä osin kuin on kyse neljän yhteydenottojen sarjan tapahtumapaikasta, aikataulusta, sisällöstä ja kantajien väitteiden mukaan paikallisesta ulottuvuudesta sekä yhteydenottoihin osallistuneista henkilöistä.

445 On totta – kuten kantajat huomauttavat – että tietyt riidanalaisen päätöksen 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 perustelukappaleessa mainituista yhteydenotoista olivat luonteeltaan paikallisia ja että joitakin niistä ei tehty samanaikaisesti polttoainelisää ja turvallisuuslisää koskevien ilmoitusten kanssa. On kuitenkin huomautettava, etteivät nämä seikat suinkaan osoita, että kyseiset yhteydenotot eivät liittyneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun

kilpailusääntöjen rikkomiseen, vaan ovat ainoastaan seurausta riidanalaisen kartellin täytäntöönpanotavoista. Kuten riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, lisät olivat yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät koskeneet vain tiettyä reittiä, vaan niitä oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti. Tästä syystä – kuten komissio kyseisen päätöksen alaviitteessä nro 1323 sekä 876 ja 1046 perustelukappaleessa selitti – lisiä koskevat päätökset tehtiin yleensä kunkin liikenteenharjoittajan päätoimipaikan tasolla päätösten maailmanlaajuisen soveltamisen vuoksi, mutta paikallinen henkilöstö pani ne täytäntöön paikallistasolla, ja niihin saatettiin tehdä muutoksia muun muassa paikallisten markkinaolosuhteiden ja lainsäädännön perusteella.

446 On kuitenkin ensimmäiseksi todettava, että, kuten kantajat myöntävät, riidanalaisen päätöksen 144 perustelukappaleessa tarkoitettu sisäinen sähköpostiviestien vaihto tapahtui Star Cargo -allianssin liikenteenharjoittajien 13. ja 14.12.1999 käymää sähköpostiviestien vaihtoa seuraavana kuukautena (ks. edellä 360 kohta), että siinä seurattiin tarkasti polttoainelisän käyttöönottoilmoitusta ja että se koski reagointia siihen vastustukseen, jota kyseisen ilmoitus oli aiheuttanut Suomen huolinta- ja logistiikkaliitossa. Kyseinen näkemystenvaihto sai lisäksi alkunsa kantajien päätoimipaikasta. On nimittäin todettava, että juuri kantajien päätoimipaikan työntekijä kehotti kantajien Helsingin toimistoa ”tiiviiseen epävirallliseen yhteydenpitoon” Lufthansan työntekijän kanssa sen vastustuksen johdosta, jota polttoainelisän käyttöönotto oli herättänyt Suomen huolinta- ja logistiikkaliitossa. Päätoimipaikka myös kehotti kantajien Helsingin toimistoa vastaamaan kyseiselle liitolle ”viittaamatta muihin liikenteenharjoittajiin, koska se voisi aiheuttaa ongelman kilpailunrajoitusten valvonnasta vastaavien viranomaisten kanssa”.

447 Toiseksi on huomautettava, että 22.1.2001 pidetty ”kannattajakokous” ja 17.11.2005 pidetty BARIG:n rahdista vastaavan komitean kokous, joista edelliseen viitataan riidanalaisen päätöksen 173 ja 174 perustelukappaleessa ja jälkimmäiseen sen 559 perustelukappaleessa, koskivat ainakin Saksassa päätoimipaikkatasolla päätetyn polttoainelisän mukauttamisen täytäntöönpanoa. Edellä 441 kohdassa kuvatusta Martinairin sisäisestä muistiosta, sellaisena kuin se esitetään tiivistettynä riidanalaisen päätöksen 174 perustelukappaleessa, ilmenee yhtäältä nimittäin, että 22.1.2001 pidetyn ”kannattajakokouksen”, jonne Lufthansan Aasiasta ja Australiasta vastaava myyntijohtaja oli kutsunut useita kilpailijoita, seurauksena ”[Lufthansa] aikoi alentaa polttoainelisän tasoa 1.2. 2001, kun taas [Cargolux, Swiss, eräs toinen liikenteenharjoittaja, KLM ja British Airways] pitivät polttoainelisän tason ennallaan”. Riidanalaisen päätöksen 168–171 ja 182 perustelukappaleesta kuitenkin ilmenee, että näitä alennuksia, jotka otettiin käyttöön Saksassa, sovellettiin myös laajemmassa mittakaavassa. Toisaalta 17.11.2005 pidetty BARIG:n rahdista vastaavan komitean kokous koski muun muassa Lufthansan ilmoitusta polttoainelisän alentamisesta 28.11.2005 alkaen. Riidanalaisen päätöksen 552–556 ja 562 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että myös kyseistä alennusta sovellettiin laajemmin.

448 Kolmanneksi on huomautettava, että 3.9.2004 pidetty BARIG:n rahdista vastaavan komitean kokous, johon viitataan riidanalaisen päätöksen 425 perustelukappaleessa, koski useita ”ajankohtaisia kysymyksiä”, joihin liittyvistä ”uutisistaan” Lufthansa tiedotti muille osallistujille. Näihin kysymyksiin kuului muun muassa polttoainelisä. Kannekirjelmässä kantajat täsmentävät, että kyse oli polttoainelisään tehtävistä mukautuksista.

449 Riidanalaisen päätöksen 411 perustelukappale koskee sähköpostiviestiä, jossa Lufthansa 19 päivää myöhemmin ilmoitti 16 liikenteenharjoittajalle, joista useat olivat osallistuneet edellä 448 kohdassa kuvattuun BARIG:n rahdista vastaavan komitean kokoukseen, polttoainelisän korottamisesta 4.10.2004 alkaen. On riidatonta, että Lufthansan Saksan myyntipäällikkö lähetti kyseisen sähköpostiviestin paikallisille kollegoilleen.

450 Lisäksi asiakirja-aineistosta ilmenevät seikat näyttävät osoittavan, että kyseisen sähköpostiviestin ulottuvuus ei ollut yksinomaan paikallinen. Kyse oli vähintäänkin päätoimipaikkatasolla päätetyn korotuksen paikallisen täytäntöönpanon varmistamisesta. Riidanalaisesta päätöksestä ja kantajien kirjelmistä ei nimittäin ilmene, ettei kyseistä korotusta sovellettaisi muissakin maissa.

451 Riidanalaisen päätöksen 409 perustelukappaleesta päinvastoin ilmenee, että kyseisen sähköpostiviestin lähettämistä edeltäneenä päivänä CPA:n Belgiassa toimiva johtaja lähetti sisäisesti päätoimipaikalleen Lufthansan ilmoituksen polttoainelisän korottamisesta ja totesi, että vielä samana päivänä käytäisiin ”’toimialan’ kanssa lopullinen keskustelu käyttöönottoajankohdasta Belgiassa”. Riidanalaisen päätöksen 414 kohdassa mainituista CPA:n sisäisistä sähköpostiviesteistä ilmenee myös, että ”suurin osa rahtilentokoneiden liikennöitsijöistä Brysselissä [oli] päättänyt korottaa [polttoainelisää] 1.10.2004 alkaen”, mutta SAC:n ilmoitettua aikomuksestaan toimia samoin sen päätoimipaikka oli huomauttanut sille, että sen oli ”valittava ajankohdaksi 4.10.[2004]” (ks. edellä 289 kohta).

452 Lisäksi kantajat mainitsivat kannekirjelmässä, että samalle Saksan myyntipäällikölle oli lähetetty polttoainelisää koskevat ilmoitukset, jotka Lufthansa oli välittänyt niille vuosina 2003–2004 ja joihin kuului riidanalaisen päätöksen 411 perustelukappaleessa kuvattu ilmoitus.

453 Neljänneksi on huomautettava, että – kuten kantajat kannekirjelmässä myöntävät – riidanalaisen päätöksen 584 perustelukappaleessa mainittu sähköpostiviesti oli osoitettu niiden toimitusjohtajalle. Kyseisestä perustelukappaleesta ilmenee myös, että SAC:n paikallinen työntekijä, joka lähetti mainitussa sähköpostiviestissä kantajille tietoja eri liikenteenharjoittajien aikomuksesta ottaa käyttöön turvallisuuslisä, välitti nämä tiedot myös päätoimipaikalleen.

454 Riidanalaisen päätöksen 144, 173, 174, 559 ja 584 perustelukappaleessa mainituista yhteydenotoista poiketen kyseisen päätöksen 584 perustelukappaleessa mainittu sähköpostiviesti tosin edelsi liikenteenharjoittajien päätoimipaikan turvallisuuslisästä tekemää päätöstä. Tämä kuitenkin selittyy sillä, että kyseisen sähköpostiviestin lähettämisajankohtana turvallisuuslisän käyttöönotto ei ollut vielä varmaa.

455 Viidenneksi riidanalaisen päätöksen 372 perustelukappaleesta ilmenee, että Singaporessa 23.7. 2004 pidetty BAR:n rahdista vastaavan alakomitean kokous, johon viitataan kyseisen päätöksen 395 perustelukappaleessa, liittyi liikenteenharjoittajien kesän 2004 aikana niin päätoimipaikka- kuin paikallistasolla käymiin keskusteluihin, jotka koskivat uusien käynnistyskynnysten käyttöönottoa, polttoaineen uutta hinnankorotusta ja polttoainelisän korottamista. Kantajat eivät esitä vähäisintäkään näyttöä tämän tulkinnan kyseenalaistamiseksi.

456 Komissio on siis perustellusti tukeutunut riidanalaisen päätöksen 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 perustelukappaleessa tarkoitettuun yhteydenpitoon osoittaakseen kantajien osallistumisen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

457 Mikään kantajien esittämistä väitteistä ei voi asettaa kyseenalaiseksi tätä päätelmää.

458 Ensimmäiseksi on huomautettava, että kantajat eivät voi perustellusti väittää, että komission oli osoitettava, että kukin kyseessä oleviin neljään yhteydenottoon osallistuneista luonnollisista henkilöistä aikoi niihin osallistumalla edistää riidanalaista kartellia. Kantajat eivät voi myöskään väittää, että komissio oli velvollinen osoittamaan, että kyseinen yhteydenpito oli omiaan mahdollistamaan sen, että siihen osallistuneet henkilöt saivat tiedon ”ydinryhmän puitteissa toteutetusta kartellista”.

459 Oikeuskäytännön mukaan yritys, joka on osallistunut kilpailusääntöjen monenlaiseen rikkomiseen omalla käyttäytymisellään, joka kuuluu SEUT 101 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kilpailua rajoittavan sopimuksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan käsitteen alaan ja jolla pyrittiin myötävaikuttamaan kilpailusääntöjen rikkomisen toteuttamiseen kokonaisuudessaan, voi siis olla vastuussa myös muiden yritysten käyttäytymisestä saman kilpailusääntöjen rikkomisen osalta koko siltä ajalta, jolloin se osallistui kyseiseen rikkomiseen. Näin on, kun on näytetty toteen, että kyseinen yritys aikoi omalla toiminnallaan myötävaikuttaa kaikkien osallistujien yhteisten päämäärien tavoittelemiseen ja että yritys tiesi muiden samaan päämäärään pyrkivien yritysten suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä tai että se saattoi kohtuudella ennakoida sen ja oli valmis hyväksymään siihen sisältyvän riskin (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

460 On siis mahdollista, että yritys on osallistunut välittömästi kaikkeen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavaan kilpailunvastaiseen toimintaan, jolloin komissiolla on oikeus katsoa sen olevan vastuussa kaikesta tästä toiminnasta ja näin ollen kyseisestä rikkomisesta kokonaisuudessaan. On myös mahdollista, että yritys on osallistunut välittömästi ainoastaan osaan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavasta kilpailunvastaisesta toiminnasta mutta että se on tiennyt kaikesta muusta samaan päämäärään pyrkivien kartellin muiden osallistujien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailunvastaisesta toiminnasta tai että se saattoi kohtuudella ennakoida sen ja oli valmis hyväksymään siihen sisältyvän riskin. Myös tällaisessa tapauksessa komissiolla on oikeus katsoa tämän yrityksen olevan vastuussa kaikesta kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavasta kilpailunvastaisesta toiminnasta ja näin ollen kyseisestä rikkomisesta kokonaisuudessaan (tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43 kohta).

461 Tästä ilmenee, että kolmen edellytyksen on täytyttävä, jotta yrityksen voidaan katsoa osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, eli on oltava olemassa kokonaissuunnitelma, jolla pyritään yhteiseen tavoitteeseen, yrityksen on tarkoituksellisesti myötävaikutettava tähän suunnitelmaan ja sen on täytynyt (todistetusti tai oletetusti) tietää muiden osallistujien kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä toiminnasta, johon se ei ole suoraan osallistunut (tuomio 16.6.2011, Putters International v. komissio, T-211/08, EU:T:2011:289, 35 kohta; ks. myös tuomio 13.7.2018, Stührk Delikatessen Import v. komissio, T-58/14, ei julkaistu, EU:T:2018:474, 118 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

462 Sitä vastoin ei ollut millään tavoin välttämätöntä, että asia olisi näin kunkin osallistuneen luonnollisen henkilön osalta.

463 Siitä tosiseikasta, että tiettyjä riidanalaisen päätöksen 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 ja 584 perustelukappaleessa tarkoitettuun yhteydenpitoon osallistuneita liikenteenharjoittajia vastaan ei vedottu siihen osallistumisen vuoksi, on muistutettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 845 perustelukappaleesta ilmenee – jokaisen komission esittämän todisteen ei välttämättä tarvitse vakuuttaa siitä, että jokaiseen rikkomisen osatekijään on syyllistytty. Riittää, että

toimielimen esittämät aihetodisteet, jotka voivat vahvistaa toisiaan, kokonaisvaltaisesti tarkasteltuina täyttävät nämä edellytykset (ks. tuomio 16.11.2011, Sachsa Verpackung v. komissio, T-79/06, ei julkaistu, EU:T:2011:674, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

464 Komissio on siis riidanalaisen päätöksen 716 perustelukappaleessa perustellusti todennut, että se ”ei välttämättä an[tanut] samaa arvoa jokaiselle perustelukappaleelle – – eikä jokaiselle niihin sisältyvälle yksittäiselle todisteelle” ja että ”perustelukappaleet, joihin viitat[tiin], o[livat] pikemminkin osa kaikkien niiden todisteiden kokonaisuutta, joihin [se] tukeutu[i] ja jotka o[li] arvioitava tässä yhteydessä”.

465 Ei kuitenkaan ole osoitettu, että komissiolla olisi ollut mainitussa yhteydenpidossa kyseessä olevia liikenteenharjoittajia vastaan hallussaan vastaavaa indisiokokonaisuutta kuin sillä oli kantajia vastaan.

466 Kolmanneksi on todettava, että edellä 363 kohdassa mainitun kaltaisten syiden vuoksi kantajat eivät voi vedota siihen, ettei riidanalaisen päätöksen 144 ja 584 kohdassa tarkoitettu yhteydenpito vaikuttanut niiden käyttäytymiseen.

467 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on hylättävä.

f) Kanneperusteen viides osa, joka perustuu virheisiin, jotka koskevat kapasiteettien varaussopimuksiin liittyvän yhteydenpidon sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen

468 Kantajat väittävät, että komissio teki tosiseikkoja koskevan ja oikeudellisen virheen päätellessään, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa tarkoitetut Lufthansan yhteiset sähköpostiviestit liittyivät yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, vaikka ne koskivat polttoainelisän soveltamista Lufthansan ja muiden liikenteenharjoittajien välisten kapasiteettien varaussopimusten yhteydessä.

469 Kantajien mukaan todisteita sopimusten olemassaolosta ja sopimusehdoista on ensinnäkin mahdollista löytää vain asiakirjoista, joihin niillä ei ole tutustumisoikeutta ja joiden toimittamista ne pyysivät ensimmäisessä kanneperusteessa, eli sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä koskevista Lufthansan lausunnoista sekä muiden liikenteenharjoittajien väitetiedoksiantoon antamista vastauksista. Kantajien mukaan niiden tulkintaa tukevat seuraavat kolme seikkaa. Kantajat väittävät ensinnäkin Lufthansan hinnoittelusta vastaavan osaston lähettäneen kyseiset sähköpostiviestit maalis- ja huhtikuun 2005 välisenä aikana Lufthansalta kapasiteettia hankkivien liikenteenharjoittajien ”verkostosta” vastaavan osaston työntekijöille. Kyseiset osastot vastasivat niiden mukaan kuitenkin liikenteenharjoittajien välisten kapasiteettien varaussopimusten hallinnoinnista, eivätkä ne yleensä osallistuneet hinnoitteluun tai lisien vahvistamiseen. Toiseksi Lufthansa käytti kantajien mukaan kyseisten sähköpostiviestien vastaanottajista ilmausta ”hyvät yhteistyökumppanit”. Kolmanneksi ne väittävät, että ainoa uskottava selitys sille, että sähköpostiviestien vastaanottajat vaihtuivat sähköpostiviestistä toiseen, oli Lufthansan ja mainittujen sähköpostiviestien vastaanottajien välisten kapasiteettien varaussopimusten olemassaolo.

470 Toiseksi komissio ei kantajien mukaan näyttänyt toteen, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa tarkoitetut Lufthansa Cargon sähköpostiviestit liittyivät yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

471 Komissio ei nimittäin kantajien mukaan yhtäältä täytä sille kuuluvaa todistustaakkaa eikä perustele riittävällä tavalla riidanalaista päätöstä, koska se ei vastaa yhteenkään kantajien esittämään väitteeseen eikä todisteeseen. Nämä väitteet ja todisteet osoittavat niiden mukaan kuitenkin, etteivät kyseiset sähköpostiviestit ja riidanalaisen kartellin yhteydessä tapahtunut yhteydenpito liittyneet kiinteästi toisiinsa eikä niillä ollut vaikutusta toisiinsa. Kantajat väittävät aluksi, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa mainitut Lufthansan sähköpostiviestit lähetettiin joka kerta noin 10–12 liikenteenharjoittajalle, joista yksikään ei kuulunut ”ydinryhmään” ja joista yli puolen ei katsottu osallistuneen riidanalaiseen kartelliin. Seuraavaksi ne väittävät, että mainittujen sähköpostiviestien vastaanottajina olleiden työntekijöiden tehtävänä oli vastata kapasiteettien varaussopimusten hallinnoinnista. Kantajien mukaan niiden työntekijä, jolle mainitut sähköpostiviestit osoitettiin, ei myöskään saanut yhtään niistä muista sähköpostiviesteistä, joihin komissio vetosi niitä vastaan. Lopuksi ne väittävät, että mainitut sähköpostiviestit, jotka sisälsivät vain julkisesti saatavilla olevia tietoja, lähetettiin samaan aikaan, kun polttoainelisä otettiin käyttöön liikenteenharjoittajien välisissä kapasiteettien varaussopimuksissa vuonna 2005.

472 Toisaalta komissio ei kantajien mukaan selittänyt, miten riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa mainitut Lufthansan sähköpostiviestit vastaanottaneen kantajien työntekijän oli tarkoitus myötävaikuttaa yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen vastaanottamalla passiivisesti sähköpostiviestejä, jotka sisälsivät polttoainelisään liittyviä julkisia ilmoituksia, joille oli hyväksyttävä kaupallinen peruste.

473 Kantajat väittävät kolmanneksi ja joka tapauksessa, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa tarkoitetut Lufthansan sähköpostiviestit eivät olisi voineet vaikuttaa niiden käyttäytymiseen. Ne väittävät nimittäin määrittäneensä lisiä koskevat toimintaperiaatteensa yhteistyössä Lufthansan kanssa poikkeuksen soveltamisalaan kuuluvan allianssin puitteissa. Kyseinen yhteistyö perustui kantajien mukaan kahden liikenteenharjoittajan päätoimipaikkojen kahdenväliseen sähköpostiviestien vaihtoon, joka edelsi aina Lufthansan yhteisiä sähköpostiviestejä.

474 Komissio kiistää kantajien väitteet.

475 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että muiden yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen liittyvien toimintojen tavoin riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit koskivat kaikkia rahtipalveluja (yksi ainoa palvelu), ja niissä käsiteltiin polttoainelisän määrää ja aikataulua (rikkomisen yhteinen kilpailunvastainen päämäärä ja luonteeltaan yhtenä kokonaisuutena pidettävä kilpailusääntöjen rikkominen). Kaikkien näiden sähköpostiviestien tarkoituksena oli nimittäin tiedottaa niiden vastaanottajille Lufthansan aikomuksesta korottaa polttoainelisäänsä tietystä tulevasta ajankohdasta alkaen.

476 Päinvastoin kuin kantajat väittävät, ei voida katsoa, että kyse oli yksinomaan hypoteettisten kapasiteettien varaussopimusten moitteettoman täytäntöönpanon varmistamisesta.

477 Riidanalaisen päätöksen 482 perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, että kyseessä olevan yhteydenpidon tarkoituksena oli – ainakin osittain – riidanalaisen kartellin tukeminen. Mainitussa riidanalaisen päätöksen 482 perustelukappaleessa komissio lainasi erään liikenteenharjoittajan vastausta samassa perustelukappaleessa mainittuun Lufthansan sähköpostiviestiin. Vastauksessaan liikenteenharjoittaja ilmoittaa Lufthansalle seuraavaa: ”olemme ohjeistaneet toimistojamme soveltamaan korotusta sen mukaisesti”.

478 Asiakirja-aineiston tiedoista ei kuitenkaan ilmene, että tämä vastaus liittyisi kyseessä olevan liikenteenharjoittajan ja Lufthansan välisen kaupallisen sopimuksen täytäntöönpanoon. Se, että kyseinen liikenteenharjoittaja ei ollut tutkinnan kohteena ja että sillä oli samat aikomukset kahdenvälisesti, ei voi horjuttaa tätä toteamusta.

479 Polttoainelisään liittyvien yhteydenottojen aikajärjestystä tarkasteltaessa ilmenee lisäksi, että kyseisten Lufthansan lähettämien yhteisten sähköpostiviestien seurauksena muut liikenteenharjoittajat toteuttivat sarjan niiden omiin polttoainelisiin liittyviä toimia. Näin ollen Lufthansan 22.8.2005 päivätty tiedonanto (495 perustelukappale) johti samana tai seuraavana päivänä kantajien (496 perustelukappale), Japan Airlinesin (497 perustelukappale) ja erään toisen liikenteenharjoittajan (498 perustelukappale) aloittamaan sisäiseen näkemystenvaihtoon polttoainelisän korottamisesta.

480 Kantajat vetoavat myös turhaan siihen, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa kuvatun yhteydenpidon yhteydessä jaetut tiedot olivat julkisia. Yhtäältä on nimittäin muistutettava, että julkisesti saatavilla olevien tietojen vaihtaminen on SEUT 101 artiklan 1 kohdan vastaista, kun sillä tuetaan toista kilpailunvastaista mekanismia (ks. vastaavasti tuomio 7.1.2004, Aalborg Portland ym. v. komissio, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ja C-219/00 P, EU:C:2004:6, 281 kohta).

481 Kuten riidanalaisen päätöksen 118, 121, 125, 706 ja 848 perustelukappaleesta sekä edellä 476 ja 478 kohdasta kuitenkin ilmenee, asia oli näin riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa kuvatun yhteydenpidon osalta.

482 Toisaalta on komission tavoin huomautettava, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa kuvatun yhteydenpidon yhteydessä Lufthansa ei pelkästään ilmoittanut julkisesti saatavilla olevista tiedoista hypoteettisten kapasiteettien varaussopimusten osapuolille. Lufthansa päinvastoin lähetti niille yhteisiä sähköpostiviestejä ja ilmaisi näin ollen kaikille vastaanottajille asianomaisten liikenteenharjoittajien henkilöllisyyden (ks. riidanalaisen päätöksen 797 perustelukappale) sekä sen polttoainelisän määrän ja aikataulun, jonka ne olivat velvollisia maksamaan kyseisten hypoteettisten sopimusten perusteella.

483 Kantajat eivät sitä paitsi edes väitä, että tällaiset yhteiset lähetykset olivat kyseisten hypoteettisten sopimusten täytäntöönpanon kannalta välttämättömiä, ja asiakirja-aineistoon sisältyvät seikat näyttävät osoittavan, ettei asia ollut näin. Riidanalaisen päätöksen 453 perustelukappaleesta ilmenee siten, että Lufthansa lähetti 22.3.2005 yhdelle näiden hypoteettisten sopimusten osapuolelle lehdistötiedotteen, jossa ilmoitettiin polttoainelisän korottamisesta ja jonka se oli aikaisemmin lähettänyt ”hyville yhteistyökumppaneilleen” yhteisen sähköpostiviestin välityksellä (450 perustelukappale). Kannekirjelmän liitteissä A.59 ja A.61 olevista sähköpostiviesteistä ilmenee samoin, että SAC ilmoitti kantajille kahdenvälisesti aikomuksestaan korottaa polttoainelisää, jonka ne olivat velvolliset maksamaan tekemiensä kapasiteettien varaussopimusten nojalla.

484 Toiseksi on huomautettava, että näistä neljästä sähköpostiviestistä kolmen lähettäjä (riidanalaisen päätöksen 446, 482 ja 495 perustelukappale) on Lufthansan työntekijä, jonka kantajat kuvailevat olevan ”ilmeisesti keskeinen osatekijä maailmanlaajuisessa [yhtenä kokonaisuutena pidettävässä jatketussa kilpailusääntöjen rikkomisessa]” ja ”tärkein ydinryhmään kuuluva [Lufthansan] työntekijä”. Neljännen sähköpostiviestin lähettäjä (450 perustelukappale) oli Lufthansan hinnoittelupolitiikasta vastaava johtaja. On yhtäältä todettava hänen olleen mukana ainakin yhdessä muussa riidanalaisessa yhteydenotossa (riidanalaisen päätöksen 455 perustelukappale).

Toisaalta 7.4.2005 päivätystä sähköpostiviestistä, joka mainitaan riidanalaisen päätöksen 457 perustelukappaleessa, ilmenee, että Lan Airlinesin hinnoittelupolitiikasta vastaava johtaja pyysi yhtä kollegoistaan ottamaan yhteyttä Lufthansan hinnoittelupolitiikasta vastaavaan johtajaan keskustellakseen polttoaineen hintaindeksistä.

485 Sitä vastoin on totta, että riidanalaisen päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit vastaanottanut kantajien työntekijä ei osallistunut muihin toimintoihin, joiden komissio päätteli liittyvän yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Tämä ei kuitenkaan voi riittää osoittamaan, että kyseiset sähköpostiviestit eivät liittyneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Mainittujen sähköpostiviestien muut vastaanottajat ja luonnolliset henkilöt, jotka osallistuivat muihin sellaisiin toimintoihin, joiden pääteltiin liittyvän kyseiseen rikkomiseen, ovatkin osittain samoja. Erityisesti Lan Airlinesin työntekijä, jolle riidanalaisen päätöksen 495 perustelukappaleessa mainittu sähköpostiviesti osoitettiin, osallistui saman päätöksen 474 perustelukappaleessa kuvattuun riidanalaiseen yhteydenpitoon.

486 On toisaalta muistettava, että se, että eri riidanalaisiin toimintoihin osallistuneet luonnolliset henkilöt ovat samoja, ei ole välttämätön edellytys yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaololle. Myöskään niihin osallistuneiden yritysten ei välttämättä tarvitse olla samoja (ks. edellä 316 kohta).

487 Kolmanneksi on todettava, että menettelytapaa, jota Lufthansa käytti ilmoittaakseen yhteisillä sähköpostiviesteillä useille liikenteenharjoittajille aikomuksestaan muuttaa lähiaikoina polttoainelisän tasoa, käytettiin vain sellaisissa yhteydenotoissa, joiden kantajat väittävät koskeneen kapasiteettien varaussopimusten täytäntöönpanoa. Lufthansa menetteli nimittäin samalla tavalla muiden yhteydenottojen yhteydessä sekä päätoimipaikka- (riidanalaisen päätöksen 279 ja 346 perustelukappale) että paikallistasolla (riidanalaisen päätöksen 313 ja 507 perustelukappale).

488 Siitä, että mainitut sähköpostiviestit lähetettiin samaan aikaan lisien kapasiteettien varaussopimuksiin sisällyttämisen kanssa, on neljänneksi huomautettava, että niiden lähettäminen tapahtui samaan aikaan myös useiden muiden sellaisten riidanalaisten yhteydenottojen kanssa, joista ei ole väitetty, että niiden tarkoituksena olisi ollut tällaisten sopimusten täytäntöönpano.

489 Nyt käsiteltävässä kanneperusteen osassa esitetystä väitteestä, joka koskee perustelujen puutteellisuutta, on huomautettava, että SEUT 296 artiklan ja perusoikeuskirjan 41 artiklan 2 kohdan c alakohdan nojalla komission on perusteltava päätöksensä.

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

491 Perusteluvelvollisuuden täyttymistä on arvioitava asiaan liittyvien olosuhteiden perusteella, joita ovat muun muassa toimen sisältö, esitettyjen perustelujen luonne ja se tarve, joka niillä, joille toimenpide on osoitettu tai joita se koskee SEUT 263 artiklassa tarkoitetulla tavalla, voi olla saada selvennystä tilanteeseen. Perusteluissa ei tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia, sillä tutkittaessa sitä, täyttävätkö toimen perustelut

SEUT 296 artiklan ja perusoikeuskirjan 41 artiklan 2 kohdan c alakohdan vaatimukset, on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi asiayhteys ja kaikki asiaa koskevat oikeussäännöt (tuomio 29.9.2011, Elf Aquitaine v. komissio, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 150 kohta ja tuomio 13.12.2016, Printeos ym. v. komissio, T-95/15, EU:T:2016:722, 45 kohta).

492 Käsiteltävässä asiassa komissio kuitenkin esitti riidanalaisen päätöksen 107–112 perustelukappaleessa ”kartellin perusperiaatteet ja rakenteen” ja kuvaili kyseisen päätöksen 118–120 perustelukappaleessa polttoainelisää koskevaa yhteydenpitoa, johon sisältyi muun muassa sähköpostiviestejä, joissa jaettiin julkista tietoa myös muille kuin tutkinnan kohteena olleille liikenteenharjoittajille. Kyseisen päätöksen 869–883 perustelukappaleessa komissio selvitti syitä, joiden vuoksi se oli todennut yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaolon. Saman päätöksen 719 perustelukappaleessa se tarkasteli todisteita, joihin kantajia vastaan oli vedottu siltä osin kuin on kyse yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään liittyvästä osatekijästä, kuten kyseessä olevan päätöksen 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa tarkoitettuja todisteita.

493 Näin ollen kun otetaan huomioon myös asian kannalta merkityksellinen oikeuskäytäntö ja kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen osassa esitetyistä asiasisältöä koskevista perusteluista lisäksi ilmenee (ks. edellä 475–488 kohta), kantajien oli helppo ymmärtää, miksi komissio katsoi kyseisten todisteiden liittyvän yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen huolimatta hallinnollisessa menettelyssä esitetyistä väitteistä, ja unionin yleisen tuomioistuimen oli helppo tutkia toimen laillisuus.

494 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on tämän seurauksena hylättävä.

495 Näin ollen jos oletetaan, että kantajat olivat aikoneet nyt käsiteltävässä kanneperusteen osassa toistaa vaatimuksensa sakoista vapauttamista tai niiden lieventämistä koskevien Lufthansan lausuntojen sekä muiden liikenteenharjoittajien väitetiedoksiantoon antamien vastausten toimittamisesta, unionin yleinen tuomioistuin toteaa, ettei niiden toimittaminen voi olla millään tavalla tarpeellista nyt käsiteltävän osan tutkimisen kannalta, ja näin ollen ei ole asianmukaista vaatia prosessinjohtotoimena komissiota esittämään niitä.

g) Kanneperusteen kuudes osa, joka koskee kolmansissa maissa tapahtuneen yhteydenpidon arvioinnissa tehtyjä virheitä

496 Kantajat väittävät, että komissio teki tosiseikkoja koskevan ja oikeudellisen virheen sisällyttämällä yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen kantajien käyttäytymisen ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Kantajat vetoavat tämän näkemyksen tueksi lähinnä viiteen väitteeseen. Ensimmäinen niistä koskee suvereniteettiperiaatteen ja puuttumattomuusperiaatteen loukkaamista, toinen virheitä sen valtion pakkokeinon arvioinnissa, jota kantajiin niiden mukaan sovellettiin useissa kolmansissa maissa, kolmas virheitä SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltamisessa saapuviin reitteihin liittyvään ja päivämäärää 1.5.2004 aikaisempaan käyttäytymiseen sekä virheitä EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan soveltamisessa unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin liittyvään ja päivämäärää 1.6.2002 aikaisempaan käyttäytymiseen, neljäs Sveitsissä noudatetun käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä ja viides virhettä, joka liittyi kantajien kolmansissa maissa noudattaman käyttäytymisen sisällyttämiseen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan.

1) Ensimmäinen väite, joka koskee suvereniteettiperiaatteen ja puuttumattomuusperiaatteen loukkaamista

497 Kantajat väittävät lähinnä, että komissio loukkasi Chicagossa (Yhdysvallat) 7.12.1944 allekirjoitetun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen mukaista suvereniteettiperiaatetta ja puuttumattomuusperiaatetta, kun se sovelsi kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä määrätäkseen seuraamuksia kolmansissa maissa tapahtuneesta ja noudatetusta käyttäytymisestä, jonka kyseiset maat ovat omien poliittisten syidensä vuoksi päättäneet sallia.

498 Komissio ei nimenomaisesti ottanut kantaa nyt käsiteltävään väitteeseen.

499 Kansainvälisessä tapaoikeudessa tunnustetaan periaate, jonka mukaan jokaisella valtiolla on täydellinen ja yksinomainen suvereniteetti oman alueensa yläpuolella olevaan ilmatilaan (tuomio 21.12.2011, Air Transport Association of America ym., C-366/10, EU:C:2011:864, 103 ja 104 kohta). Tämä periaate vahvistetaan kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen 1 artiklassa, johon kantajat vetoavat kirjelmissään.

500 Myös puuttumattomuusperiaate tunnustetaan kansainvälisessä tapaoikeudessa. Tässä periaatteessa, jota kutsutaan myös sekaantumattomuusperiaatteeksi, on kyseessä jokaisen suvereenin valtion oikeus hoitaa asioitaan ilman ulkopuolista väliintuloa, ja se on valtioiden suvereenin yhdenvertaisuuden periaatteen välitön seuraus (tuomio 16.10.2014, LTTE v. neuvosto, T-208/11 ja T-508/11, EU:T:2014:885, 69 kohta).

501 Jos oletetaan, että kantajat voivat vedota unionin yleisessä tuomioistuimessa ilmatilan suvereniteettiperiaatteeseen ja puuttumattomuusperiaatteeseen, on huomautettava, että komissio ei ole millään tavalla loukannut näitä periaatteita soveltaessaan kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä seuraamusten määräämiseksi kolmansissa maissa tapahtuneesta ja noudatetusta käyttäytymisestä, jonka kyseiset maat ovat omien poliittisten syidensä vuoksi päättäneet sallia. SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltaminen käyttäytymiseen, jolla voidaan ennakoida olevan välittömiä ja huomattavia vaikutuksia ETA:ssa, on perusteltua kansainvälisen oikeuden (ks. tuomio 12.7.2018, Viscas v. komissio, T-422/14, ei julkaistu, EU:T:2018:446, 101 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja siten ilmatilan suvereniteettiperiaatteen ja puuttumattomuusperiaatteen kannalta.

502 Edellä 149–237 kohdasta kuitenkin ilmenee, että oli ennakoitavissa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella on sisämarkkinoilla ja ETA:ssa välittömiä ja huomattavia vaikutuksia.

503 Nyt käsiteltävä väite voidaan siis vain hylätä.

2) Toinen väite, joka koskee virheitä sen valtion pakkokeinon arvioinnissa, jota kantajiin niiden mukaan sovellettiin useissa kolmansissa maissa

504 Sen arvioimiseksi, oliko kyse valtion pakkokeinosta, jota tutkinnan kohteena olleisiin liikenteenharjoittajiin niiden mukaan sovellettiin useissa kolmansissa maissa, riidanalaisen päätöksen 972–1021 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on analysoinut kahden maan välillä tehtyjen lentoliikennesopimusten ulottuvuutta määrittääkseen ne edellytykset, joiden mukaisesti tätä tarkoitusta varten nimetyt liikenteenharjoittajat liikennöivät yhtä tai useampaa lentoreittiä. Se on siten todennut muun muassa, että ne sopimuspuolet, joiden alueella tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat syyllistyivät yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun

kilpailusääntöjen rikkomiseen, eivät yleensä soveltaneet käsiteltävässä asiassa kyseessä olevien lentoliikennesopimusten määräyksiä. Analysoituaan useiden kolmansien maiden eli Hongkongin, Japanin, Intian tasavallan, Thaimaan kuningaskunnan, Singaporen tasavallan, Etelä-Korean tasavallan ja Brasilian liittotasavallan säännöstöä ja hallintokäytäntöä komissio sulki pois sen, että jollain valtion pakkokeinolla voitaisiin perustella SEUT 101 artiklan soveltamatta jättäminen tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien käyttäytymiseen.

505 Kantajat väittävät, että tässä päättelyssä on useita virheitä.

506 Ne väittävät yhtäältä, että rahtipalvelujen osalta tuomion antaminen käyttäytymisestä, jonka kolmas maa on sallinut unionin kilpailusääntöjen nojalla, loukkaa oikeusvarmuuden periaatetta sekä rikkoo 23.5.1969 tehdyn valtiosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen 59 artiklaa ja SEUT 351 artiklaa sen vuoksi, että jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta 29.4.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 847/2004 (EUVL 2004, L 157, s. 7) mukaista menettelyä jätetään noudattamatta.

507 Siltä osin kuin on kyse SAS Cargon käyttäytymisestä, joka koskee Hongkongista, Japanista ja Thaimaasta lähteviä rahtipalveluja, kantajat väittävät toisaalta lähinnä, että komissio on arvioinut puutteellisesti niiden esittämät todisteet ja väitteet ja että se on näin ollen soveltanut virheellisesti SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa käyttäytymiseen, joka kuului tosiasiallisesti kyseisten kolmansien maiden ja ”Skandinavian maiden” välisten lentoliikennesopimusten tai paikallisen sääntelyn soveltamisalaan. Intiasta, Singaporesta, Etelä-Koreasta ja Brasiliasta lähteviä rahtipalveluja koskevan SAS Cargon käyttäytymisen osalta komissio ei kantajien mukaan tosiasiallisesti aloittanut tutkimusta sovellettavista laeista ja menettelytavoista analysoidessaan sääntelyjärjestelmiä, joten sen päätös perustuu niiden mukaan virheellisiin tai sellaisiin väitteisiin, joiden tueksi ei ole esitetty todisteita.

508 Komissio kiistää kantajien väitteet.

509 Tältä osin on muistutettava, että SEUT 101 artiklan 1 kohta koskee ainoastaan yritysten omasta aloitteestaan toteuttamia kilpailua rajoittavia menettelyjä. Jos kilpailua rajoittavista menettelyistä määrätään kansallisessa lainsäädännössä tai siinä luodaan sellaiset oikeudelliset puitteet, jotka itsessään eliminoivat mahdollisuuden yritysten väliseen kilpailuun, SEUT 101 artiklaa ei sovelleta. Tällaisessa tilanteessa kilpailunrajoitus ei johdu – kuten tästä määräyksestä käy ilmi – yritysten itsenäisestä menettelystä (ks. tuomio 11.11.1997, komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, C-359/95 P ja C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

510 SEUT 101 artiklaa voidaan sitä vastoin soveltaa, jos ilmenee, että kansallinen lainsäädäntö jättää mahdollisuuden siihen, että yritykset estävät, rajoittavat tai vääristävät kilpailua itsenäisellä menettelyllään. Jos ei ole olemassa sitovaa oikeussääntöä, joka velvoittaisi kilpailun vastaiseen toimintaan, komissio voi päätellä, että yritykset toimivat ilman toimintavapautta, vain, jos objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella ilmenee, että kansalliset viranomaiset pakottivat yksipuolisesti ne toimimaan tällä tavalla käyttämällä pakottavia painostuskeinoja kuten uhkaamalla valtion toimenpiteillä, joiden takia yritykset saattaisivat kärsiä huomattavia menetyksiä (ks. tuomio 11.12.2003, Minoan Lines v. komissio, T-66/99, EU:T:2003:337, 177 ja 179 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

511 Oikeuskäytännön mukaan tilanne on toinen silloin, kun tällaisella lailla tai menettelytavalla ainoastaan kannustetaan yrityksiä erillisiin kilpailunvastaisiin menettelytapoihin tai edistetään tätä (ks. vastaavasti tuomio 14.12.2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich ym. v. komissio, T-259/02–T-264/02 ja T-271/02, EU:T:2006:396, 258 kohta).

512 Oikeuskäytännöstä ilmenee vielä, että asianomaisten yritysten on osoitettava, että laki tai valtion toiminta olisi ollut sellainen, että se olisi täysin estänyt niitä määrittelemästä kauppapolitiikkansa itsenäisesti (ks. vastaavasti tuomio 7.10.1999, Irish Sugar v. komissio, T-228/97, EU:T:1999:246, 129 kohta). Vaikka viranomaisen, joka väittää kilpailusääntöjä rikotun, tehtävänä on todistaa rikkominen tapahtuneeksi, yrityksen, joka vetoaa puolustautumisperusteeseen kilpailusääntöjen rikkomisen toteamista vastaan, tehtävänä on osoittaa, että edellytykset sen säännön, josta puolustautumisperusteet on johdettu, soveltamiselle täyttyvät, joten kyseisen viranomaisen on tällöin turvauduttava muihin todisteisiin (ks. tuomio 16.2.2017, Hansen & Rosenthal ja H&R Wax Company Vertrieb v. komissio, C-90/15 P, ei julkaistu, EU:C:2017:123, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

513 Nämä toteamukset koskevat yhtä lailla jäsenvaltioiden tai ETA-sopimuksen sopimuspuolten sekä kolmansien maiden lakeja ja toimia (ks. vastaavasti tuomio 30.9.2003, Atlantic Container Line ym. v. komissio, T-191/98 ja T-212/98–T-214/98, EU:T:2003:245, 1131 kohta), kuten riidanalaisen päätöksen alaviitteestä nro 1435 lähinnä ilmenee.

514 Näiden toteamusten valossa on tutkittava, voivatko kantajat perustellusti väittää komission tehneen virheitä sen tutkiessa Hongkongista, Japanista ja muista kyseessä olevista kolmansista maista lähteviin lentoihin sovellettavaa sääntelyä.

515 Tätä tarkoitusta varten on muistutettava, että edellä 115 kohdassa todettiin komission tehneen virheen sen evättyä kantajilta oikeuden tutustua väitetiedoksiantoon annettujen vastausten kohtiin, jotka mainitaan riidanalaisen päätöksen 977–979, 1003, 1005 ja 1006 perustelukappaleessa, ja että kyseiset kohdat on siis jätettävä pois syyllisyyttä osoittavista seikoista tutkittaessa, onko riidanalainen päätös perusteltu.

i) Hongkong

516 Riidanalaisen päätöksen 976–993 perustelukappale koskevat yhtäältä Kiinan kansantasavallan erityishallintoalueen Hongkongin allekirjoittamia lentoliikennesopimuksia ja toisaalta Hongkongin sääntelyjärjestelmää. Kyseisten perustelukappaleiden mukaan komissio katsoi, ettei hongkongilaisille liikenteenharjoittajille ollut asetettu vaatimuksia neuvotella hinnoista.

517 Komissio myönsi ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 981–986 perustelukappaleessa, että Kiinan kansantasavallan erityishallintoalueen Hongkongin allekirjoittamissa lentoliikennesopimuksissa edellytettiin pääosin, että toimivaltaiset viranomaiset – eli Hongkongin osalta DAC – hyväksyvät sopimuspuolina olevien maiden nimettyjen liikenteenharjoittajien perimät hinnat ja että ne antavat nimetyille liikenteenharjoittajille luvan käydä ennakolta keskenään hintaneuvotteluja. Kyseisen päätöksen mukaan on kuitenkin niin, että mainituissa lentoliikennesopimuksissa ei missään tapauksessa edellytetty tämäntyyppisiä neuvotteluja ennen luvan hakemista.

518 Tämän toteamuksen tueksi komissio toisti riidanalaisen päätöksen 983 perustelukappaleessa useiden lentoliikennesopimusten vakiolausekkeen, jossa määrätään seuraavaa:

”Hintojen hyväksymistä hakevien sopimuspuolten nimeämät lentoyhtiöt voivat sopia tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista hinnoista, ja kyseiset lentoyhtiöt voivat ennen tällaisten hintojen ehdottamista kuulla muita joko kokonaan tai osittain samalla reitillä liikennöiviä lentoyhtiöitä. Mikään ei kuitenkaan estä nimettyä lentoyhtiötä ehdottamasta tiettyä hintaa, vaikka kyseinen lentoyhtiö ei olisi saanut muiden nimettyjen lentoyhtiöiden suostumusta tällaiselle hinnalle tai koska mikään muu nimetty lentoyhtiö ei liikennöi samalla reitillä, eikä missään myöskään kielletä sopimuspuolten ilmailuviranomaisia hyväksymästä kyseistä hintaa.”

519 Riidanalaisen päätöksen 985 perustelukappaleessa komissio lisäsi, että esimerkiksi Tšekin tasavallan ja Kiinan kansantasavallan erityishallintoalueen Hongkongin välisessä lentoliikennesopimuksessa todettiin, ettei mikään maa vaadi lentoliikenteen harjoittajia neuvottelemaan hinnoista.

520 Tältä osin kantajat vetoavat kahteen väitteeseen. Ensimmäisen väitteen mukaan komissio ei lainannut useissa Kiinan kansantasavallan erityishallintoalueen Hongkongin allekirjoittamissa lentoliikennesopimuksessa olevan lausekkeen 1 kohtaa, jossa määrätään lisiä koskevasta yhteisestä järjestelystä, kun taas toisen väitteen mukaan kyseisen alueen perustuslaissa määrätään lentoliikennesopimusten välittömästä sovellettavuudesta.

521 Ensimmäisestä väitteestä on todettava, että useissa lentoliikennesopimuksissa, joiden sopimuspuolena Kiinan kansantasavallan erityishallintoalue Hongkong on, olevan lausekkeen 1 kappaleesta ilmenee, että sopimuspuolten toimivaltaisten viranomaisten on otettava huomioon useita merkityksellisiä tekijöitä hyväksyessään nimettyjen liikenteenharjoittajien hinnat. Vaikka sopimuksissa määrätään, että muiden liikenteenharjoittajien hinnat kuuluvat mainittuihin tekijöihin, niissä ei kuitenkaan määrätä, että hinnat on vahvistettava kyseessä olevien liikenteenharjoittajien käymien neuvottelujen tuloksena. Päinvastoin kuin kantajat väittävät, edellä mainitun lausekkeen 1 kappaletta ei voida ymmärtää siten, että siinä määrätään lisiä koskevasta yhteisestä järjestelystä. Tästä syystä kantajien ensimmäinen väite on hylättävä.

522 Näin ollen ei ole tarpeen lausua toisesta väitteestä, joka liittyy lentoliikennesopimusten välittömään sovellettavuuteen Kiinan kansantasavallan erityishallintoalue Hongkongin perustuslain nojalla. On nimittäin niin, että koska lentoliikennesopimuksissa ei määrätä lisiä koskevasta yhteisestä järjestelystä, ne eivät voi olla esteenä sille, että komissio soveltaa SEUT 101 artiklaa tai ETA-sopimuksen 53 artiklaa kyseessä olevaan käyttäytymiseen valtion pakkokeinoa koskevan puolustautumisperusteen nojalla, riippumatta kyseisten sopimusten oikeudellisesta arvosta Hongkongissa.

523 On lisäksi todettava, että kantajat eivät kiistä sitä, että lentoliikennesopimusten määräyksissä, jotka koskevat tietyille reiteille nimettyjen liikenteenharjoittajien välisiä hintaneuvotteluja, ei voida sallia riidanalaisessa päätöksessä tarkoitetun kaltaisia eri määrämaihin liikennöivien liikenteenharjoittajien monenvälisiä yleisiä hintaneuvotteluja.

524 Riidanalaisen päätöksen 987–989 perustelukappaleessa komissio katsoi toiseksi Hongkongin hallintokäytännöstä, ettei ollut osoitettu, että DAC olisi vaatinut liikenteenharjoittajien kuulemista hintojen hyväksymistä koskevan yhteisen hakemuksen esittämistä varten. Se katsoi erityisesti, ettei yksikään liikenteenharjoittaja esittänyt todisteita, jotka osoittaisivat, että DAC oli nimenomaisesti määrännyt yhteisten hakemusten jättämisestä.

525 Riidanalaisen päätöksen 992 perustelukappaleessa komissio totesi yhtäältä polttoainelisän osalta, että DAC ei ollut valmis hyväksymään polttoainelisää koskevaan järjestelyyn liittyviä yksittäisiä hakemuksia mutta että se oli valmis hyväksymään kiinteämääräistä polttoainelisää koskevat yksittäiset hakemukset, ja toisaalta muiden lisien osalta, että liikenteenharjoittajat eivät olleet väittäneet DAC:n vaatineen yhteisiä hakemuksia.

526 Tältä osin kantajat väittävät, että vuosina 2000–2006 DAC, jolla on niiden mukaan laaja harkintavalta, ei ollut valmis hyväksymään kiinteämääräiseen polttoainelisään liittyviä yksittäisiä liikenteenharjoittajien hakemuksia. Kantajien mukaan DAC määräsi BAR:n rahdista vastaavan alakomitean sopimaan indeksiperusteista polttoainelisää koskevasta järjestelystä ja tutki näin ollen vain yhteiset hakemukset, joita liikenteenharjoittajat jättivät sovellettavista hinnoista käytyjen neuvottelujen perusteella. Kantajat väittävät, että vasta lisiä koskevien tutkimusten alettua vuonna 2006 useissa maissa DAC oli vihdoin alkanut hyväksyä muita kuin indeksiperusteisen järjestelyn piiriin kuuluvia polttoainelisiä. Kantajien mukaan turvallisuuslisä määritettiin saman järjestelyn mukaisesti siihen saakka, kunnes DAC päätti vuonna 2004, ettei se enää vaadi turvallisuuslisän hyväksymistä. Kantajat esittävät väitteidensä tueksi useita todisteita, erityisesti 5.9.2008 ja 3.9.2009 päivättyjä kirjeitä, joita DAC oli lähettänyt komissiolle, ja väittävät, että komissio ei ole esittänyt mitään todisteita, jotka osoittaisivat DAC:n vastaanottaneen ja hyväksyneen kiinteämääräistä polttoainelisää koskevia yksittäisiä hakemuksia ennen 14.4.2006.

527 Tältä osin on yhtäältä todettava, että kantajat esittävät väitteidensä tueksi useita asiakirjoja, jotka eivät ole DAC:n vaan niiden itsensä tai muiden liikenteenharjoittajien laatimia.

528 Osa niiden toimittamista asiakirjoista on sanomalehtiartikkeleita, Hongkongin liikenteenharjoittajien neuvoston verkkojulkaisuja tai BAR:n rahdista vastaavan alakomitean laatimia asiakirjoja. Vaikka on totta, että näissä erilaisissa asiakirjoissa mainitaan toimenpiteitä, joita liikenteenharjoittajat tai Hongkongin viranomaiset ovat vuodesta 1997 lähtien toteuttaneet polttoainelisää koskevan indeksiperusteisen järjestelyn käyttöön ottamiseksi, tai DAC:lle jätettyjä yhteisiä hakemuksia turvallisuuslisän hyväksymiseksi, on kuitenkin niin, että yhdessäkään näistä asiakirjoista ei mainita, että liikenteenharjoittajan olisi mahdotonta jättää DAC:lle kiinteämääräiseen polttoainelisään tai turvallisuuslisään liittyvä yksittäinen hakemus.

529 DAC:n komissiolle lähettämien kirjeiden osalta on toisaalta todettava, että 5.9.2008 päivätyssä kirjeessä mainitaan DAC:n vaatineen vuosina 2000–2007 ennakkolupaa kaikilta liikenteenharjoittajilta, jotka halusivat määrätä Hongkongista tulevalle rahdille lisämaksun, että tässä yhteydessä DAC katsoi yhteisten hakemusten olevan sekä tehokkaita, järkeviä että lainmukaisia ja tällaisen käytännön olevan Kiinan kansantasavallan erityishallintoalueen Hongkongin tekemien lentoliikennesopimusten mukainen. Täsmennys, jonka mukaan yhteinen hakemus on tehokas keino jättää hakemus sekä tutkia ja hyväksyä lisiä ja DAC katsoo tässä muodossa tehdyn hakemuksen olevan lainmukainen Hongkongissa, ei kuitenkaan todista, että Hongkongin säännöstössä tai hallintokäytännöissä edellytettiin yhteisiä hakemuksia ja suljettiin pois lisiä koskevat yhteiset hakemukset.

530 Samoin 3.9.2009 päivätyssä kirjeessä todetaan seuraavaa:

”Komissiolle on oltava ehdottoman selvää, että vaadimme rahtiin liittyvää [polttoainelisää] koskevan indeksiperusteisen järjestelmän osalta [BAR:n rahdista vastaavaa alakomiteaa] ja osallistuvia liikenteenharjoittajia sopimaan keskenään yhteisten hakemusten yksityiskohdista, kuten sen lisän määrästä, jolle hyväksyntää haettiin, DAC:lle hakemuksen tueksi toimitettavista todisteista sekä lisän määrittämiseen käytettävästä yhteisestä järjestelystä. DAC on myös

valtuuttanut osallistuvat liikenteenharjoittajat ja nimenomaisesti vaatinut niitä perimään hyväksytyn lisän. Olemme lisäksi valtuuttaneet BAR:n rahdista vastaavan alakomitean ja vaatineet sitä hyväksyttämään DAC:llä kaikki yhteisiin hakemuksiin osallistuvien liikenteenharjoittajien luetteloon tehtävät muutokset, ja olemme selvästi todenneet, että kyseiset liikenteenharjoittajat eivät saa periä [polttoainelisää] ilman nimenomaista suostumusta, jonka DAC antaa BAR:n rahdista vastaavalle alakomitealle."

531 Näin ollen kyseisessä kirjeessä ainoastaan eritellään DAC:n asettamat edellytykset siinä tapauksessa, että BAR:n rahdista vastaava alakomitea ja liikenteenharjoittajat aikovat jättää indeksiperusteiseen polttoainelisään liittyvän yhteisen hakemuksen. Siinä ei sitä vastoin viitata yleiseen velvollisuuteen jättää polttoainelisää koskeva yhteinen hakemus eikä siihen, että kiinteämääräistä polttoainelisää koskevan yksittäisen hakemuksen jättäminen olisi mahdotonta. Se ei siis ole ristiriidassa riidanalaisen päätöksen 992 perustelukappaleen kanssa, josta ilmenee, että liikenteenharjoittajien välisiä neuvotteluja edellyttävistä yhteisistä hakemuksista määrättiin vain indeksiperusteista polttoainelisää koskevan järjestelyn osalta ja että kiinteämääräistä polttoainelisää koskevat yksittäiset hakemukset olivat mahdollisia.

532 Edellä esitetyn perusteella kantajat eivät ole osoittaneet, että Hongkongin viranomaisten laki tai menettely, kuten kyseisten viranomaisten väliset lentoliikennesopimukset, velvoitti ne neuvottelemaan hinnoistaan muiden liikenteenharjoittajien kanssa ja että kiinteämääräiseen polttoainelisään liittyvän yksittäisen hakemuksen jättäminen DAC:lle olisi sen vuoksi ollut mahdotonta. Kantajat eivät siis osoita, että komissio teki virheen katsoessaan riidanalaisessa päätöksessä, että Hongkongin sääntely ei ollut esteenä SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltamiselle.

ii) Japani

533 Riidanalaisen päätöksen 995–1012 perustelukappale koskevat yhtäältä Japanin tekemiä lentoliikennesopimuksia ja toisaalta Japanin sääntelyjärjestelmää. Kyseisten perustelukappaleiden mukaan komissio katsoi, ettei Japanissa asetettu liikenteenharjoittajille vaatimuksia neuvotella hinnoista.

534 Japanin tekemien lentoliikennesopimusten osalta riidanalaisen päätöksen 995 perustelukappaleessa toistetaan ensinnäkin Alankomaiden kuningaskunnan kanssa tehtyyn sopimukseen sisältyvä lauseke, jota on käytetty muissakin sopimuksissa ja jossa määrätään seuraavaa:

"Nimetyt lentoyhtiöt sopivat mahdollisuuksien mukaan hinnoista noudattaen IATA:n hinnoittelumekanismia. Jos se ei ole mahdollista, nimetyt lentoyhtiöt sopivat hinnoista kunkin eritellyn reitin osalta."

535 Todettuaan riidanalaisen päätöksen 996 perustelukappaleessa, että erään liikenteenharjoittajan mukaan lentoliikennesopimuksissa pikemminkin vaadittiin hintasopimuksia kuin sallittiin ne, komissio korosti mainitun päätöksen 997 perustelukappaleessa, että Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan kanssa tehtyä sopimusta oli muutettu vuonna 2000 yhteisymmärryspöytäkirjalla, jonka mukaan nimettyjen liikenteenharjoittajien ei tarvinnut neuvotella keskenään hinnoista ennen hyväksymishakemuksen jättämistä. Kyseisen päätöksen 1005–1008 perustelukappaleen mukaan on niin, että vaikka lentoliikennesopimuksista ilmenisi, että liikenteenharjoittajien on tietyin edellytyksin sovittava hinnoista, tällaiset neuvottelut on ehdottomasti rajattava koskemaan tietyille reiteille nimettyjä liikenteenharjoittajia, eivätkä ne missään tapauksessa koske liikenteenharjoittajien yleisiä monenvälisiä neuvotteluja. Lopuksi

todetaan, että käytännössä lentoliikennesopimusten sopimuspuolet eivät vaadi kyseisten sopimusten soveltamista, joten velvollisuudet perustuvat pikemminkin Japanissa voimassa oleviin kansallisiin lakeihin ja hallinnollisiin määräyksiin, minkä vahvistaa asianosaisten vetoaminen siihen, että yhteensovittamista edellytettiin polttoainelisän mutta ei turvallisuuslisän osalta.

536 Tältä osin kantajat väittävät ensinnäkin, että komissio ei lainannut riidanalaisessa päätöksessä esitetyn vakiolausekkeen 1 kappaletta. Toiseksi ne korostavat, että Japanin perustuslain ja lainsäädännön mukaan lentoliikennesopimukset ovat Japanissa välittömästi sovellettavia, mitä ei aseta kyseenalaiseksi se, että ”Skandinavian maat” jättävät soveltamatta hintalausekkeita. Kolmanneksi ne väittävät, ettei Japanin ja Ison Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välinen lentoliikennesopimus koske niitä.

537 Väitteestä, jonka mukaan komissio ei lainannut riidanalaisessa päätöksessä esitetyn vakiolausekkeen 1 kappaletta, on ensinnäkin todettava, että kyseisessä kappaleessa luetellaan hintoja vahvistettaessa huomioon otettavat tekijät ja määrätään, että hinnat määritetään sitä artiklaa, jonka osa kyseinen kappale on, seuraavien määräysten mukaisesti. Kyseisestä määräyksestä ja riidanalaisessa päätöksessä toistetusta määräyksestä ei siis ilmene, että lentoliikennesopimuksissa asetettaisiin liikenteenharjoittajille keskinäistä yhteensovittamista koskeva velvollisuus lisien määrittämiseksi. Muilta osin kantajat eivät esitä mitään perusteltuja väitteitä, jotka voisivat näyttää toteen päinvastaista.

538 Toiseksi on todettava, että kantajat eivät riitauta sitä, että lentoliikennesopimusten määräyksissä, jotka koskevat tietyille reiteille nimettyjen liikenteenharjoittajien välisiä hintaneuvotteluja, ei voitaisi sallia riidanalaisessa päätöksessä tarkoitetun kaltaisia monenvälisiä yleisiä hintaneuvotteluja eri määrämaihin liikennöivien liikenteenharjoittajien kesken.

539 Näin ollen ei ole tarpeen lausua toisesta väitteestä, joka liittyy lentoliikennesopimusten välittömään sovellettavuuteen Japanin perustuslain ja lainsäädännön nojalla. On nimittäin niin, että koska lentoliikennesopimuksissa ei määrätä liikenteenharjoittajille yhteensovittamista koskevaa velvollisuutta lisien määrittämiseksi eikä sallita eri määrämaihin liikennöivien liikenteenharjoittajien monenvälisiä yleisiä hintaneuvotteluja, ne eivät voi olla esteenä sille, että komissio soveltaa SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa kyseessä olevaan käyttäytymiseen valtion pakkokeinoa koskevan puolustautumisperusteen nojalla, riippumatta kyseisten sopimusten oikeudellisesta arvosta Japanissa.

540 Kolmanneksi sillä, että Japanin ja Ison-Britannian ja Pohjois-Irlannin yhdistyneen kuningaskunnan välinen lentoliikennesopimus ei koske kantajia, ei ole merkitystä, koska on todettu, että viimeksi mainitun sopimuksen sisällöstä riippumatta muissa Japanin allekirjoittamissa lentoliikennesopimuksissa ei määrätty liikenteenharjoittajille yhteensovittamista koskevaa velvollisuutta lisien määrittämiseksi eikä sallittu eri määrämaihin liikennöivien liikenteenharjoittajien monenvälisiä yleisiä hintaneuvotteluja.

541 Toiseksi on todettava, että siltä osin kuin on kyse Japanin sääntelystä ja hallintokäytännöstä komissio mainitsi riidanalaisen päätöksen 998–1004 perustelukappaleessa tiettyjä Japanin siviili-ilmailulain säännöksiä sekä liikenteenharjoittajien lausuntoja, jotka koskivat Japanin siviili-ilmailuviraston (jäljempänä BJAC) toimintaohjeita. Mainitun päätöksen 1009–1011 perustelukappaleessa komissio katsoi yhtäältä, ettei kyseisestä laista ilmennyt nimenomaisesti, että hinnoittelun yhteensovittaminen oli pakollista, ja toisaalta, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat eivät olleet esittäneet mitään todisteita, jotka osoittaisivat,

että tällainen velvollisuus oli asetettu BJAC:n hallintokäytännössä. Liikenteenharjoittajat eivät myöskään väittäneet, että tällainen velvollisuus voisi koskea turvallisuuslisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä.

542 Tältä osin kantajat väittävät esittäneensä todisteita siitä, ettei BJAC ollut hyväksynyt niiden hakemuksia, jotka koskivat polttoainelisää, jonka määrä vahvistettiin erikseen. Ne väittävät myös, että IATA:n annettua vuoden 2000 aikana päätöslauselman, jossa käsiteltiin erityisesti Japanista lähteviin lentoihin sovellettavaa polttoainelisää, BJAC oli hyväksynyt vuonna 2001 polttoainelisään liittyvän järjestelyn, joka koski kansallisia liikenteenharjoittajia ja jota ulkomaiset liikenteenharjoittajat olivat velvollisia noudattamaan. Sen jälkeen kansallisten liikenteenharjoittajien olisi aluksi pitänyt tehdä kaikista polttoainelisään tehtävistä muutoksista hakemus BJAC:lle. Myöhemmin ulkomaisten liikenteenharjoittajien olisi pitänyt hyväksyä uudet hinnat tekemällä BJAC:lle vastaava hakemus. Samoja menettelytapoja olisi sovellettu turvallisuuslisän osalta.

543 On korostettava, että kantajien väitteidensä tueksi esittämät todisteet eivät ole BJAC:n vahvistamia vaan niiden itse laatimia asiakirjoja. Lisäksi tietyt näistä asiakirjoista ovat komissiolle tai unionin yleiselle tuomioistuimelle lähetettyjä kirjelmiä, joiden mukana ei ole toimitettu mitään muita todisteita. Yksi todisteista on 2.12.1996 päivätty teleksisanoma, jota ei ole käännetty oikeudenkäyntikielelle ja joka siis edeltää yli kolmella vuodella rikkomisajanjakson alkamista. Todisteisiin kuuluu myös polttoainelisän korotushakemuksen liitteenä oleva asiakirja, joka ei osoita, että erillisen hakemuksen lähettäminen BJAC:lle olisi mahdotonta. Eräässä toisessa todisteessa todettiin asiaa enempää selvittämättä, että polttoainelisää ei sovellettu Japanista lähteviin lentoihin paikallisen talouden suojelemiseksi. Näin ollen yksikään näistä todisteista ei osoita, että kyseessä oli valtion pakkokeino, jonka perusteella SEUT 101 artiklan 1 kohtaa voitiin jättää soveltamatta.

544 Kantajien toimittamien muiden todisteiden osalta on todettava, etteivät ne myöskään osoita, että Japanin lainsäädännössä tai hallintokäytännössä asetettaisiin polttoainelisän yhteensovittamista koskeva velvoite. Kyseiset todisteet perustuvat IATA:n antamaan päätöslauselmaan ja liikenteenharjoittajien omiin asiakirjoihin, joissa parhaimmillaankin osoitetaan, että tietyt liikenteenharjoittajat ovat tehneet polttoainelisän tasoihin liittyviä hakemuksia, joista osa hyväksyttiin, mutta niissä ei osoiteta, että liikenteenharjoittajilla olisi velvollisuus toimia näin.

545 Koska yhdessäkään kantajien toimittamista todisteista ei osoiteta tällaisen velvollisuuden olemassaoloa, ne eivät siis voi horjuttaa riidanalaisen päätöksen 198, 244, 256, 391, 392, 488 ja 491 perustelukappaleeseen sisältyviä tietoja, joista ilmenee, että aloite polttoainelisää koskevien yhteisten hakemusten tekemisestä on liikenteenharjoittajilla, ei BJAC:llä.

546 Kolmanneksi on todettava, että kantajat väittävät aluksi menetelleensä turvallisuuslisän osalta samoin kuin polttoainelisän osalta siten, että ne odottivat kansallisten liikenteenharjoittajien jättävän Japanin viranomaisille hakemuksen ennen kuin laativat vastaavia hintoja sisältävän hakemuksen. Ne eivät kuitenkaan esitä mitään todisteita näiden väitteiden tueksi.

547 Kantajat väittävät seuraavaksi, että seikat, joihin komissio tukeutuu, eli riidanalaisen päätöksen 597 ja 673 perustelukappaleessa mainitut yhteydenotot, kuuluvat WOW-allianssin puitteissa tapahtuneen monenvälisen yhteensovittamisen piiriin ja siten vuoden 1996 poikkeuksen soveltamisalaan, ja viittaavat tältä osin kolmannen kanneperusteensa toisessa osassa esitettyihin väitteisiin. Riidanalaisen päätöksen 1012 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että komissio oli todennut, etteivät oikeudenkäynnin asianosaiset olleet väittäneet olevansa velvollisia

yhdenmukaistamaan turvallisuuslisän, mutta se ei viitannut mainittuihin yhteydenottoihin. Näin ollen kantajien tältä osin esittämät perustelut ovat tehottomia nyt käsiteltävän väitteen yhteydessä.

548 Kantajien turvallisuuslisään liittyvät väitteet on näin ollen hylättävä kokonaisuudessaan.

549 Edellä esitetyn perusteella kantajat eivät ole osoittaneet, että Japanin laki tai Japanin viranomaisten menettely, mukaan lukien kyseisen kolmannen maan tekemät lentoliikennesopimukset, velvoittivat kantajat neuvottelemaan hinnoistaan muiden liikenteenharjoittajien kanssa polttoainelisän, turvallisuuslisän tai lisistä maksettavien provisioiden osalta. Kantajat eivät siis osoita, että komissio teki virheen katsoessaan riidanalaisessa päätöksessä, ettei Japanin lainsäädäntö ollut esteenä SEUT 101 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamiselle.

550 Edellä esitetystä seuraa myös, ettei ole osoitettu, että tulos, johon komissio päätyi riidanalaisessa päätöksessä, olisi voinut olla erilainen, jos syyllisyyttä osoittavien todisteiden joukosta olisi poistettu väitetiedoksiantoon annettujen vastausten kohdat, joista pääteltiin edellä 124 kohdassa, että komissio teki virheen evätessään kantajilta oikeuden tutustua niihin. Vaikka ne olisikin poistettu, komissio saattoi nimittäin edelleen käytettävissään olevien todisteiden perusteella päätellä, että SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa voitiin soveltaa tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien Hongkongissa ja Japanissa noudattamaan käyttäytymiseen.

iii) Muut kolmannet maat

551 Riidanalaisen päätöksen 1013–1019 perustelukappaleessa komissio analysoi Intian tasavallassa, Thaimaan kuningaskunnassa, Singaporen tasavallassa, Etelä-Korean tasavallassa ja Brasilian liittotasavallassa sovellettavia sääntelyjärjestelmiä. Se totesi, että kyseisten kolmansien maiden ja unionin jäsenvaltioiden tekemissä lentoliikennesopimuksissa määrättiin pääsääntöisesti järjestelystä, jossa toimivaltaiset viranomaiset hyväksyivät liikenteenharjoittajien hinnat. Thaimaan kuningaskunnan ja Singaporen tasavallan osalta komissio katsoi sen jälkeen, että vaikka myös merkityksellisiin lentoliikennesopimuksiin sisältyi yleensä lauseke, jonka mukaan nimetyt liikenteenharjoittajat sopivat mahdollisuuksien mukaan keskenään hinnoista, käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan kaltaiset toiminnanharjoittajien yleiset monenväliset hintaneuvottelut eivät kuuluneet tällaisten hintoja koskevien määräysten soveltamisalaan.

552 Riidanalaisen päätöksen 1019 perustelukappaleessa komissio katsoi, että ”Hongkongin ja Japanin osalta – – tehtyjen päätelmien mukaisesti” valtion pakkokeinoa koskeva puolustautumisperuste ei saanut tukea Intian, Thaimaan, Singaporen, Etelä-Korean ja Brasilian tapauksessa.

553 Samassa perustelukappaleessa komissio täsmensi tämän analogian olevan pätevä ensinnäkin sillä perusteella, että kyseisissä kolmansissa maissa sovellettaviin lentoliikennesopimuksiin sisältyvät hinnoittelumääräykset rajoittuivat tietyille reiteille nimettyihin liikenteenharjoittajiin eivätkä ulottuneet koskemaan lukuisiin kansallisiin kohteisiin liikennöivien toiminnanharjoittajien yleisiä monenvälisiä hintaneuvotteluja, ja toiseksi sillä perusteella, ettei ollut osoitettu, että sovellettavissa kansallisissa laeissa ja hallinnollisissa määräyksissä edellytettiin hinnoittelun yhteensovittamista.

554 Kantajat väittävät, ettei komissio tutkinut riittävällä tavalla Intiassa, Thaimaassa, Singaporessa, Etelä-Koreassa ja Brasiliassa sovellettavia sääntelyjärjestelmiä. Ne riitauttavat aluksi lentoliikennesopimuksissa määrättyjen hintaneuvottelujen rajoittumisen tietyille reiteille nimettyihin liikenteenharjoittajiin ja viittaavat Hongkongissa ja Japanissa voimassa olevista säännöistä tekemäänsä analyysiin, josta niiden mukaan ilmenee, että lentoliikennesopimusten hintaehtojen noudattaminen voi edellyttää hintojen yhdenmukaistamista liikenteenharjoittajien välillä. Ne väittävät seuraavaksi, että Thaimaassa voimassa ollut lainsäädäntö ja hallintokäytäntö velvoittivat liikenteenharjoittajat yhteensovittamaan hintansa, ja vetoavat erityisesti Thaimaan siviili-ilmailuosaston (jäljempänä DOA) ohjeeseen.

555 Lentoliikennesopimusten osalta kantajat viittaavat ensinnäkin väitteisiin, joita ne esittivät Hongkongissa ja Japanissa voimassa olevaa sääntelyä koskevassa analyysissään, näyttääkseen toteen, että liikenteenharjoittajien välisiä hintaneuvotteluja edellyttävät järjestelyt perustuvat riidanalaisessa päätöksessä toistetun kyseisten sopimusten vakiolausekkeen 1 kappaleeseen. Edellä 521–523 ja 537–539 kohdassa kuitenkin todettiin, että kantajat eivät olleet osoittaneet, että paikalliset järjestelyt, joissa edellytettiin liikenteenharjoittajien neuvottelevan keskenään lisistä, perustuivat Hongkongissa ja Japanissa voimassa olevien lentoliikennesopimusten soveltamiseen. Näin ollen kantajat eivät vastaavasti voineet vedota tältä osin tekemiinsä huomioihin riitauttaakseen komission riidanalaisen päätöksen 1013–1019 perustelukappaleessa esittämän analyysin, jonka mukaan Intian tasavallan, Thaimaan kuningaskunnan, Singaporen tasavallan, Etelä-Korean tasavallan ja Brasilian liittotasavallan tekemät lentoliikennesopimukset eivät voineet olla esteenä SEUT 101 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamiselle.

556 Toiseksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 396 perustelukappaleesta ilmenee Thaimaan valtion viranomaisten toiminnan osalta, että elokuun 2004 aikana tietyt liikenteenharjoittajat päättivät kokouksessaan esittää DOA:lle polttoainelisän korottamista koskevan yhteisen hakemuksen, ja Lufthansa totesi tältä osin toivovansa, että tämä ”yhteinen lähestymistapa tuotta[isi] tulosta”. Kyseisen päätöksen 464 perustelukappaleesta ilmenee myös, että tammikuun 2005 aikana eräs thaimaalainen liikenteenharjoittaja oli jo ilmoittanut DOA:lle polttoainelisänsä ja sen, että muut liikenteenharjoittajat ”neuvottelivat tästä kysymyksestä”.

557 Kyseisistä seikoista, joiden paikkansapitävyyttä kantajat eivät ole kiistäneet, ilmenee, että elokuussa 2004 tietyt liikenteenharjoittajat päättivät oma-aloitteisesti toteuttaa yhteisiä toimia, jotta DOA korottaisi polttoainelisää, ja että tammikuussa 2005 DOA pystyi vastaanottamaan polttoainelisään liittyviä yksittäisiä hakemuksia. Näistä seikoista ilmenee myös, että liikenteenharjoittajat saattoivat itsenäisesti päättää, toimivatko ne asiassa kansallisen liikenteenharjoittajan tekemän aloitteen mukaisesti. Ensi arviolta komissio katsoi siis perustellusti, ettei ollut osoitettu, että Thaimaassa voimassa olevat kansalliset oikeussäännöt ja hallintokäytäntö edellyttivät hinnoittelun yhteensovittamista.

558 On kuitenkin otettava huomioon DOA:n ohje, joka sisältyy kantajien samanaikaisesti hallinnollisessa menettelyssä ja unionin yleisessä tuomioistuimessa toimittamaan, 20.7.2005 päivättyyn kirjeeseen.

559 Kyseisestä kirjeestä ilmenee, että vastauksena erään liikenteenharjoittajan hakemukseen DOA päätti muuttaa väliaikaisesti polttoainelisän hintoja Thaimaasta lähdettäessä määrittelemällä kyseisen lisän määrän sekä ylärajan, joka vastasi IATA:n tuolloin hyväksymiä määriä, ja edellytti kyseessä olevan liikenteenharjoittajan ilmoittavan nämä väliaikaiset hinnat kaikille liikenteenharjoittajille, jotta nämä toteuttaisivat tällä tavoin sovitut muutokset.

560 Kyseisestä ohjeesta ilmenee siis, että liikenteenharjoittajien oli noudatettava DOA:n määräämää ja kyseessä olevan liikenteenharjoittajan ilmoittamaa väliaikaista hinnanmuutosta.

561 Antamalla tällaisen polttoainelisää koskevan ohjeen DOA ei pelkästään kehottanut kantajia noudattamaan kilpailunvastaista käyttäytymistä tai edistänyt tällaisen käyttäytymisen noudattamista. Määrätessään polttoainelisää koskevista hinnoista ja velvoittaessaan kaikkia liikenteenharjoittajia noudattamaan kyseisiä hintoja DOA loi oikeudelliset puitteet, joilla itsessään poistettiin liikenteenharjoittajilta kaikki mahdollisuudet kilpailla keskenään siltä osin kuin oli kyse Thaimaasta lähteviin lentoihin sovellettavan polttoainelisän suuruuden määrittämisestä.

562 Thaimaassa sovellettavasta lainsäädännöstä on edellä esitetyn perusteella todettava, että kantajat saattoivat komission sitä tehokkaasti kiistämättä osoittaa, että kyseisen maan viranomaiset loivat 20.7.2005 alkaen oikeudelliset puitteet, joilla itsessään poistettiin liikenteenharjoittajilta kaikki mahdollisuudet kilpailla keskenään siltä osin kuin kyse Thaimaasta lähteviin lentoihin sovellettavan polttoainelisän suuruuden määrittämisestä. Kantajat eivät sitä vastoin osoittaneet, että Thaimaan lainsäädännössä poistettiin kaikki mahdollisuudet turvallisuuslisää koskevaan kilpailuun tai että kaikki mahdollisuudet polttoainelisää koskevaan kilpailuun poistettiin 20.7. 2005 edeltävän ajanjakson osalta.

563 Näin ollen riidanalainen päätös on kumottava siltä osin kuin siinä katsottiin, että SEUT 101 artiklan 1 kohtaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa sovellettiin kantajien käyttäytymiseen, joka koskee polttoainelisän määrittämistä Thaimaasta lähtevien lentojen osalta 20.7.2005–14.2.2006.

564 Lopuksi on todettava, että kantajien väitteet, joiden mukaan oikeusvarmuuden periaatetta loukattiin ja 23.5.1969 tehdyn valtiosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen 59 artiklaa ja SEUT 351 artiklaa rikottiin, voidaan ainoastaan hylätä. Kyseiset väitteet perustuvat siihen lähtökohtaan, että komissio jätti kantajien mukaan noudattamatta asetuksessa N:o 847/2004 säädettyä menettelyä. Kantajat eivät kuitenkaan selittäneet, millä perusteilla kyseistä menettelyä olisi pitänyt soveltaa ja miltä osin komissio jätti noudattamatta sitä. Ne eivät myöskään selittäneet, miten niiden väittämä menettelyn noudattamatta jättäminen loukkaa käsiteltävässä asiassa oikeusvarmuuden periaatetta ja rikkoo valtiosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen 59 artiklaa ja SEUT 351 artiklaa.

3) Kolmas väite, joka koskee virheitä, jotka tehtiin sovellettaessa SEUT 101 artiklan 1 kohtaa saapuviin reitteihin liittyvään, päivämäärää 1.5.2004 aikaisempaan käyttäytymiseen ja sovellettaessa EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklaa unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin liittyvään, päivämäärää 1.6.2002 aikaisempaan käyttäytymiseen

565 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että osoittaakseen kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen se tukeutui yhteydenpitoon, joka liittyi sellaisiin reitteihin, joiden osalta sillä ei ole toimivaltaa määrätä seuraamuksia SEUT 101 artiklan 1 kohdan ja EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkomisesta. Kantajien mukaan kyse on ensiksi mainitun määräyksen rikkomisen osalta saapuviin reitteihin liittyvästä, päivämäärää 1.5.2004 aikaisemmasta yhteydenpidosta (riidanalaisen päätöksen 135, 146, 237, 295, 587, 595–597, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappale) ja jälkimmäisen määräyksen rikkomisen osalta unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin liittyvästä, päivämäärää 1.6.2002 aikaisemmasta yhteydenpidosta.

566 Komissio kiistää kantajien väitteet.

567 Aluksi on muistutettava, että SEUT 103 artiklan 1 kohdassa annetaan Euroopan unionin neuvostolle toimivalta antaa aiheelliset asetukset ja direktiivit SEUT 101 ja SEUT 102 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden soveltamiseksi.

568 Jos tällaista säännöstöä ei ole, sovelletaan SEUT 104 ja SEUT 105 artiklaa, joissa asetetaan jäsenvaltioiden viranomaisille velvollisuus soveltaa SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa ja rajataan komission toimivalta tällä alalla mahdollisuuteen tutkia jäsenvaltion hakemuksesta tai omasta aloitteestaan yhteydessä jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten kanssa ja niiden avustuksella tapaukset, joissa epäillään, että kyseisissä määräyksissä vahvistettuja periaatteita on rikottu, sekä tehdä ehdotus rikkomisen lopettamiseksi aiheellisista toimenpiteistä (tuomio 30.4.1986, Asjes ym., 209/84–213/84, EU:C:1986:188, 52–54 ja 58 kohta).

569 Neuvosto antoi 6.2.1962 [SEUT 103] artiklan perusteella asetuksen N:o 17, [SEUT 101] ja [SEUT 102] artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen (EYVL 1962, 13, s. 204).

570 Liikenteen jättämisestä neuvoston asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle 26.11.1962 annetussa neuvoston asetuksessa N:o 141 (EYVL 1962, 124, s. 2751) jätetään koko liikenteen ala asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle (tuomio 11.3.1997, komissio v. UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, 44 kohta). Koska SEUT 103 artiklan 1 kohdassa säädetyn kaltaista säännöstöä ei näin ollen ollut annettu, SEUT 104 ja SEUT 105 artiklaa sovellettiin alun perin edelleen lentoliikenteeseen (tuomio 30.4.1986, Asjes ym., 209/84–213/84, EU:C:1986:188, 51 ja 52 kohta).

571 Tämän seurauksena SEUT 101 ja SEUT 102 artiklan soveltamista koskeva toimivalta jaettiin jäsenvaltioiden ja komission kesken edellä 568 kohdassa kuvatulla tavalla.

572 Vasta vuonna 1987 neuvosto antoi lentoliikennettä koskevan asetuksen SEUT 103 artiklan 1 kohdan nojalla. Kyse on asetuksesta N:o 3975/87, jossa komissiolle annettiin toimivalta soveltaa SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa unionin lentoasemien väliseen lentoliikenteeseen, lukuun ottamatta jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden lentoasemien kansainvälistä lentoliikennettä (tuomio 11.4.1989, Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, 11 kohta). Viimeksi mainittu lentoliikenne kuului edelleen SEUT 104 ja SEUT 105 artiklan soveltamisalaan (ks. vastaavasti tuomio 12.12.2000, Aéroports de Paris v. komissio, T-128/98, EU:T:2000:290, 55 kohta).

573 Yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta annetun pöytäkirjan 21 (EYVL 1994, L 1, s. 181) tultua voimaan vuonna 1994 kyseistä järjestelyä laajennettiin ETA-sopimuksessa määrättyjen kilpailusääntöjen täytäntöönpanoon ja suljettiin siten pois komission mahdollisuus soveltaa ETA-sopimuksen 53 ja 54 artiklaa ETA:n jäsenvaltioiden, jotka eivät unionin jäsenvaltioita, ja kolmansien maiden lentoasemien väliseen kansainväliseen lentoliikenteeseen.

574 Asetuksessa N:o 1/2003 ja ETA-sopimuksen liitteen XIV (Kilpailu), pöytäkirjan 21 (yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta) ja pöytäkirjan 23 (valvontaviranomaisten välisestä yhteistyöstä) muuttamisesta 24.9.2004 tehdyssä ETA:n sekakomitean päätöksessä N:o 130/2004 (EUVL 2005, L 64, s. 57), jolla kyseinen asetus sisällytettiin sittemmin ETA-sopimukseen, ei alun perin muutettu kyseistä järjestelyä. Kyseisen asetuksen 32 artiklan c alakohdassa säädettiin nimittäin, että asetusta ”ei sovellet[tu] – – [unionin] lentoasemien ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen”.

575 Asetuksen (ETY) N:o 3975/87 kumoamisesta ja asetuksen (ETY) N:o 3976/87 ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta yhteisön ja kolmansien maiden välisen lentoliikenteen osalta 26.2.2004 annetussa neuvoston asetuksessa (EY) N:o 411/2004 (EUVL 2004, L 68, s. 1), jonka 1 artiklassa kumottiin asetus N:o 3975/87 ja 3 artiklassa poistettiin asetuksen N:o 1/2003 32 artiklan c alakohta, annettiin komissiolle toimivalta soveltaa SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa unionin ja kolmansien maiden välisiin reitteihin 1.5.2004 lukien.

576 EY:n ja Sveitsin välinen lentoliikennesopimus tuli voimaan 1.6.2002. Kyseisestä päivämäärästä alkaen komissiolla oli toimivalta soveltaa kyseisen sopimuksen 8 artiklaa unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin.

577 Käsiteltävässä asiassa asianosaiset ovat yksimielisiä siitä, että komissio ei riidanalaisen päätöksen päätösosassa todennut SEUT 101 artiklan rikkomista unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä ennen 1.5.2005 eikä EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkomista unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä ennen 1.6.2002.

578 Kantajat katsovat kuitenkin lähinnä komission tehneen riidanalaisessa päätöksessä virheitä sen viitatessa yhteydenottoihin, jotka liittyvät sellaisiin reitteihin, jotka eivät kantajien väitteiden mukaan kuuluneet kyseessä olevilla ajanjaksoilla sen alueelliseen toimivaltaan (riidanalaisen päätöksen 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595–597, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappale), osoittaakseen kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen sen toimivaltaan kuuluvilla reiteillä.

579 Aluksi on todettava, että komissio ei riidanalaisen päätöksen 790–792 perustelukappaleessa, joissa se luetteli kantajia vastaan puhuvat todisteet, vedonnut niitä vastaan mainitun päätöksen 597 perustelukappaleessa tarkoitettuun yhteydenpitoon (ks. edellä 333 kohta).

580 Tämän jälkeen on todettava, että asiakirja-aineistoon sisältyvät seikat eivät tue täysin edellä 578 kohdassa tarkoitetun yhteydenpidon sisällön tulkintaa, jota kantajat puolsivat unionin yleisessä tuomioistuimessa. Kyseisessä yhteydenpidossa on erotettava toisistaan yhtäältä riidanalaisen päätöksen 135 ja 596 perustelukappaleessa ja toisaalta kyseisen päätöksen 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito. Kantajien mukaan on nimittäin niin, että ensiksi mainitut perustelukappaleet koskevat yhteydenpitoa, johon osallistui vain unionin ulkopuolelle sijoittautuneita liikenteenharjoittajia, ja viimeksi mainitut taas unionin ulkopuolella tapahtunutta yhteydenpitoa.

581 Riidanalaisen päätöksen 135 ja 596 perustelukappaleessa tarkoitetun yhteydenpidon osalta on kuitenkin huomautettava, että siihen osallistui sekä ETA:han että sen ulkopuolelle sijoittautuneita liikenteenharjoittajia. Kyseisen päätöksen 135 perustelukappaleessa komissio mainitsee yhteydenpidon, joka alkoi SAS:n Lufthansalle, kolmelle muulle liikenteenharjoittajalle ja Air Canadalle lähettämästä sähköpostiviestistä. Kyseisessä sähköpostiviestissä SAS tiedusteli – tuoden samalla esiin oman epäröintinsä – vastaanottajilta niiden aikomusta ottaa käyttöön polttoainelisä, koska polttoaineen hinta oli ylittänyt polttoainelisän käyttöönottoa koskevassa IATA:n päätöslauselmaluonnoksessa vahvistetun niin sanotun käynnistyskynnyksen. Vastauksessaan eräs liikenteenharjoittaja kertoi sopimuksestaan SAS:n kanssa, ja Lufthansa puolestaan ilmoitti seuraavaa:

”mekin epäröimme tehdä aloitetta tällä kertaa. Jos muut suuret kilpailijamme päättäisivät tehdä sen, seuraisimme niiden esimerkkiä, mutta eri tavoin ja hajautetummin”.

582 Kuten edellä 440 kohdassa todettiin, riidanalaisen päätöksen 144 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että alle kuukausi 135 perustelukappaleessa mainitun yhteydenpidon jälkeen kantajien Suomessa toimiva paikallinen vastuuhenkilö, joka muun muassa tiedusteli sisäisesti, ”miten asiat L[ufthansassa] eten[i]vät tällä kertaa”, ja kolme muuta tutkinnan kohteena ollutta liikenteenharjoittajaa keskustelivat polttoainelisän käyttöönotosta.

583 Riidanalaisen päätöksen 596 perustelukappaleessa mainittiin 1.10.2001 päivätty sähköpostiviesti, jossa SAC ilmoitti Lufthansalle ja kantajille ottavansa käyttöön vakuutus- ja turvallisuuslisän 8.10 alkaen. Kyseistä sähköpostiviestiä edelsi lisäksi yhteydenpito, joka koski kiistatta ETA:n sisäisiä reittejä. Kyse on riidanalaisen päätöksen 584 perustelukappaleessa tarkoitetusta yhteydenpidosta. Kyseisessä yhteydenpidossa, sellaisena kuin se esitetään tiivistettynä mainitussa perustelukappaleessa, SAC:n paikallinen työntekijä ”Skandinaviassa” ilmoitti kantajille ”kilpailijoiden suunnitelmista” mainiten esimerkkeinä AF:n ja Lufthansan, ja siitä, että ne ”kaikki aiko[ivat] ottaa käyttöön turvallisuuslisän, mutta toivoivat [kantajien] ottavan ensimmäisen askeleen”.

584 Siltä osin kuin on kyse yhteydenpidosta, johon osallistui useita ETA:han sijoittautuneita liikenteenharjoittajia, sen ei voida katsoa koskeneen yksinomaan unionin ja kolmansien maiden välisiä reittejä, kun otetaan huomioon riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleessa todettu lisien yleinen sovellettavuus ja koska ei ole esitetty konkreettisia seikkoja, jotka osoittaisivat, että ETA:n sisäiset reitit oli jätetty kyseisen yhteydenpidon ulkopuolelle.

585 Kantajat eivät siis voi perustellusti väittää, että riidanalaisen päätöksen 135 ja 596 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito koski yksinomaan reittejä, jotka eivät kyseessä olevilla ajanjaksoilla kuuluneet komission toimivaltaan todeta SEUT 101 artiklan tai EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia.

586 Riidanalaisen päätöksen 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappaleessa tarkoitetun yhteydenpidon osalta asianosaiset ovat sitä vastoin yksimielisiä siitä, että se tapahtui kolmansissa maissa tai vähintäänkin, että siihen osallistui tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien työntekijöitä kyseisissä maissa. On kuitenkin todettava, että mikään ei estänyt tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia yhteensovittamasta toimintaansa tai vaihtamasta tietoja ETA:n sisäisistä rahtipalveluista tällaisissa maissa. Esimerkiksi riidanalaisen päätöksen 296 perustelukappaleessa viitataan Qantasin Singaporen toimiston 18.2.2003 päivättyyn sisäiseen sähköpostiviestiin, jossa mainitaan British Airwaysin ottavan käyttöön tietyn suuruisen polttoainelisän ”Euroopassa”. Samoin riidanalaisen päätöksen 206 perustelukappaleessa mainitaan 19.11.2001 päivätty sähköpostiviesti, jossa BAR:n rahdista vastaavan alakomitean Hongkongin puheenjohtaja kehotti yhdistyksen jäseniä ”ilmoittamaan, jos [niiden] keskushallinto aiko[i] alentaa [polttoainelisää] tai poistaa sen merentakaisten alueiden markkinoilla”.

587 Seuraavaksi on todettava, että nyt käsiteltävä kanneperusteen osa ei tulisi menestymään, vaikka riidanalaisen päätöksen 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito koskisi yksinomaan reittejä, jotka eivät kyseessä olevilla ajanjaksoilla kuuluneet komission toimivaltaan.

588 Tältä osin on muistettava, että komissio voi tukeutua rikkomisajanjaksoa edeltäneeseen yhteydenpitoon muodostaakseen kokonaiskuvan tilanteesta ja vahvistaakseen tiettyjä todisteita koskevan tulkinnan (tuomio 8.7.2008, Lafarge v. komissio, T-54/03, ei julkaistu, EU:T:2008:255, 427 ja 428 kohta). Tämä pätee myös siinä tapauksessa, että komissiolla ei ollut toimivaltaa todeta kyseistä ajanjaksoa edeltävää kilpailusääntöjen rikkomista ja määrätä siitä seuraamuksia (ks.

vastaavasti tuomio 30.5.2006, Bank Austria Creditanstalt v. komissio, T-198/03, EU:T:2006:136, 89 kohta ja tuomio 22.3.2012, Slovak Telekom v. komissio, T-458/09 ja T-171/10, EU:T:2012:145, 45–52 kohta).

589 Riidanalaisen päätöksen osassa, jonka otsikko on ”Kartellin perusperiaatteet ja rakenne”, olevassa 107 perustelukappaleessa komissio totesi, että sen tutkimus oli paljastanut maailmanlaajuisen kartellin, joka perustui kilpailijoiden välillä pitkään jatkuneen kahden- ja monenvälisen yhteydenpidon verkostoon, ja että yhteydenpito oli tapahtunut ”eri tasoilla asianomaisissa yrityksissä – – ja koski tietyissä tapauksissa eri maantieteellisiä alueita”.

590 Riidanalaisen päätöksen 109, 110, 876, 889 ja 1046 perustelukappaleessa ja alaviitteessä nro 1323 komissio täsmensi kyseisen organisaation toimintaa koskevat yksityiskohtaiset säännöt useilla tasoilla. Komission mukaan lisät olivat yleisesti sovellettavia toimenpiteitä, jotka eivät koskeneet vain tiettyä reittiä, vaan niitä oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti. Lisiä koskevat päätökset tehtiin tavallisesti kunkin liikenteenharjoittajan päätoimipaikan tasolla. Liikenteenharjoittajien päätoimipaikat olivat siten ”yhteydessä toisiinsa”, kun lisien tason muuttaminen oli näköpiirissä. Paikalliset liikenteenharjoittajat yhteensovittivat toimintaansa päätoimipaikkojensa antamien ohjeiden täytäntöönpanemiseksi parhaalla tavalla ja niiden mukauttamiseksi paikallisiin markkinaolosuhteisiin ja lainsäädäntöön sekä toisaalta paikallisten aloitteiden yhteensovittamiseksi ja täytäntöön panemiseksi. Riidanalaisen päätöksen 111 perustelukappaleessa komissio täsmensi, että liikenteenharjoittajien edustajien paikallisia yhteenliittymiä oli käytetty tähän tarkoitukseen muun muassa Hongkongissa ja Sveitsissä.

591 Kyseessä oleva yhteydenpito liittyi kuitenkin nimenomaisesti tähän yhteyteen. On nimittäin ensinnäkin niin, että kaikki kyseiset yhteydenotot koskivat kokonaan tai osittain lisien käyttöönottoa tai täytäntöönpanoa Sveitsissä (145 ja 204 perustelukappale), Hongkongissa (237, 587, 618, 620, 660 ja 665 perustelukappale), Singaporessa (146 ja 295 perustelukappale) tai Japanissa (673 perustelukappale) taikka yleisemmin Kaakkois-Aasiassa (595 perustelukappale). Toiseksi on todettava, että suurimpaan osaan kyseisistä yhteydenotoista joko osallistui tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien päätoimipaikan työntekijöitä tai niissä kerrottiin heiltä tulleista ohjeista tai yhteydenpidosta heidän kanssaan (237, 295, 595, 618, 620 ja 673 perustelukappale). Todettakoon kolmanneksi, että useissa näistä yhteydenotoista joko otetaan paikallisella tasolla huomioon keskushallinnon tasolla etukäteen annetut ilmoitukset tai päätökset (204 ja 673 perustelukappale) tai ne vähintäänkin ajoittuvat samaan ajankohtaan päätoimipaikkojen välisten neuvottelujen tai niiden lisistä tekemien päätösten kanssa (145, 146, 237, 295, 587 ja 595 perustelukappale). Neljänneksi on todettava, että suurin osa tästä yhteydenpidosta tapahtui liikenteenharjoittajien edustajien paikallisissa yhteenliittymissä tai niiden ulkopuolella (145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 ja 665 perustelukappale).

592 Kantajat eivät myöskään väitä, että kyseinen yhteydenpito ei vahvistanut tulkintaa, jonka komissio teki muista todisteista, joiden osalta ei vedottu siihen, etteivät ne kuulu sen toimivaltaan. Näin ollen riidanalaisen päätöksen 145, 146, 204, 237 ja 295 perustelukappaleessa tarkoitettu riidanalainen yhteydenpito lukeutuu niiden noin 20 riidanalaisen yhteydenoton joukkoon, jotka komissio mainitsi riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa osoittaakseen kantajien osallistuneen polttoainelisään liittyvän yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kolmeen osatekijään.

593 Riidanalaisen päätöksen 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappaleessa mainittujen yhteydenottojen on todettava tarkoittavan seitsemää niistä 14 riidanalaisesta yhteydenotosta, jotka komissio mainitsi kyseisen päätöksen alaviitteissä nro 1258–1260 sen osoittamiseksi, että

kantajat tiesivät turvallisuuslisän yhteensovittamisesta, ja jotka eivät sisältyneet niiden yhteydenpitoon Lufthansan kanssa sillä perusteella, että ne kävivät turvallisuuslisän käyttöönottoa koskevaa yhteydenpitoa suoraan useiden liikenteenharjoittajien kanssa.

594 Tästä seuraa, että komissio saattoi perustellusti tukeutua riidanalaisen päätöksen 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 ja 673 perustelukappaleessa tarkoitettuun yhteydenpitoon muodostaakseen kokonaiskuvan riidanalaisesta kartellista ja vahvistaakseen siten niitä todisteita koskevan tulkinnan, joihin se vetosi voidakseen todeta kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään ja turvallisuuslisään liittyvistä osatekijöistä.

595 Nyt käsiteltävä väite on siis hylättävä.

4) Neljäs väite, joka koskee Sveitsissä noudatetun käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä

596 Kantajat väittävät komission tehneen virheen arvioitaessa kolmea Sveitsissä tapahtunutta yhteydenottoa, jotka mainitaan riidanalaisen päätöksen 145, 204 ja 443 perustelukappaleessa. Kantajien mukaan kyseiset yhteydenotot eivät osoita niiden osallistuneen lisien yhteensovittamiseen.

597 Riidanalaisen päätöksen 145 perustelukappaleessa kuvaillun sähköpostiviestin tarkastelu osoittaa kantajien mukaan ensinnäkin, että ne itse, Air Canada ja Lufthansa olivat ”poikkeuksia sen sopimuksen kannalta”, jonka liikenteenharjoittajat olivat tehneet soveltaakseen Sveitsissä Swissin kanssa samaa politiikkaa polttoainelisän osalta. Kyseisessä sähköpostiviestissä kuvaillut keskustelut koskivat kantajien mukaan Lufthansaa, KLM:ää ja AF:ää, kun taas kantajia koskevat tiedot olivat julkisia.

598 Toiseksi kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 204 perustelukappaleessa tarkoitetussa sähköpostiviestissä, jonka kantajien paikallinen työntekijä lähetti Air Cargo Council Switzerlandin (Sveitsin rahtikomitea; jäljempänä ACCS) puheenjohtajalle, ainoastaan mainitaan niiden ilmoittaneen polttoainelisänsä peruuttamisesta. Kyseinen tieto oli kuitenkin niiden mukaan jo julkinen. Kantajien mukaan on kuitenkin virheellistä katsoa, että ACCS oli kerännyt ja yhteensovittanut polttoainelisään liittyviä julkisia tietoja jäsentensä hyväksi. Ne väittävät päinvastoin ACCS:n perusteen olleen oikeutettu, koska se tiedotti lisistä liikenteenharjoittajien asiakkaille.

599 Kolmanneksi kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitettua sähköpostiviestiä ei ollut osoitettu niille ja että ne olivat aiemmin sulkeneet Sveitsin toimistonsa ja lähteneet ACCS:stä. Kyseinen sähköpostiviesti oli kantajien mukaan tosin lähetetty niiden kaupalliselle edustajalle, jonka ne väittivät kuitenkin työskentelevän myös parillekymmenelle muulle liikenteenharjoittajalle.

600 Komissio vastaa, että tulkintaa, jonka kantajat esittävät riidanalaisen päätöksen 145 perustelukappaleessa kuvatusta sähköpostiviestistä, on vaikea sovittaa yhteen sen sanamuodon kanssa, kun taas kyseisen päätöksen 204 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit liittyivät ACCS:n pysyvään tietojenvaihtojärjestelyyn. Mainitun päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitetun sähköpostiviestin vastaanotti komission mukaan kantajien kaupallinen edustaja, ja niiden voidaan siis katsoa olevan vastuussa siitä.

601 Nyt käsiteltävän väitteen aiheena olevat kolme yhteydenottoa on tutkittava peräkkäin.

602 Ensinnäkin riidanalaisen päätöksen 145 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenotto on 10.1.2000 päivätty Swissin sähköpostiviesti, josta komissio päätteli kyseisen päätöksen 851 perustelukappaleessa Lufthansan ja kantajien osallistuneen sopimukseen, jonka tarkoituksena oli käyttää rahdituspainoa polttoainelisän määrittämiseen.

603 Kyseisessä sähköpostiviestissä todetaan, että ”Sveitsissä kaikki liikenteenharjoittajat sopivat noudattavansa [Swissin] kanssa samaa politiikkaa”, jossa polttoainelisä lasketaan todellisen painon sijasta rahdituspainon perusteella, ”ainoana merkittävänä poikkeuksena” Lufthansa.

604 On totta, että – kuten kantajat korostavat – kyseisessä sähköpostiviestissä todetaan myös, että Lufthansan tai Air Canadan tavoin ne aikoivat pitää kiinni todellista painoa koskevasta perusteesta. Kyseisessä sähköpostiviestissä viitataan myös muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien epäröintiin tässä asiassa.

605 Tämä ei kuitenkaan millään tavalla aseta kyseenalaiseksi sitä, että polttoainelisän käyttöönotosta käytiin neuvotteluja, joihin kantajat ja kyseiset muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat osallistuivat. Vaikka riidanalaisen päätöksen 145 perustelukappaleessa tarkoitetussa sähköpostiviestissä tuodaan esiin ristiriita kantajien ja muiden liikenteenharjoittajien etusijalle asettamien tavoitteiden välillä, tarkoituksena on yksinomaan havainnollistaa sitä, kuinka suuri ”sekaannus vallitsee edelleen siitä, mitä kukin aikoo tosiasiallisesti soveltaa”.

606 Näin ollen komissio ei tehnyt virhettä todetessaan riidanalaisen päätöksen 851 perustelukappaleessa, että kantajat olivat osallistuneet kyseessä olevaan sopimukseen päättäen kuitenkin samalla olla soveltamatta sitä ”tässä vaiheessa”.

607 Toiseksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 204 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenotot ovat ACCS:n jäsenille 6. ja 7.12.2001 lähetettyjä sähköpostiviestejä. Kyseisissä sähköpostiviesteissä kantajat, Martinair, AF ja Japan Airlines ilmoittavat kaikki poistavansa polttoainelisän.

608 Toisin kuin kantajat väittävät, mainittujen sähköpostiviestien ainoana tarkoituksena ei ollut helpottaa tuolloin jo julkisten tietojen välittämistä liikenteenharjoittajien asiakkaille. Riidanalaisen päätöksen 204 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenotot olivat nimittäin vastauksia ACCS:n puheenjohtajan 4.12.2001 esittämään kysymykseen, joka mainitaan saman päätöksen 203 perustelukappaleessa. Kyseisessä sähköpostiviestissä ACCS:n puheenjohtaja ilmoitti, että hänen työnantajansa Malaysian Airlines oli lopettanut polttoainelisän soveltamisen Kuala Lumpurissa (Malesia) Aasian markkinoiden osalta ja että sen seurauksena häneen ”kohdistui paineita” sen soveltamisen lopettamiseksi.

609 On totta, että – kuten kantajat korostavat – ACCS:n puheenjohtaja toivoi lisäksi ”saavansa tietoa” sähköpostinsa vastaanottajien ”nykytilanteesta” huolitsijayhdistyksen kanssa seuraavana päivänä pidettävää kokousta varten. Hänen lausumiaan on kuitenkin tulkittava hänen aikaisempien sähköpostiviestiensä valossa. Hänen 4.12.2001 päivätty sähköpostiviestinsä ei nimittäin ollut ensimmäinen, jossa hän tiedusteli yhdistyksensä jäseniltä näiden mahdollisista aikeista lakkauttaa polttoainelisä. Riidanalaisen päätöksen 202 perustelukappaleessa mainitussa, 21.11.2001 päivätyssä sähköpostiviestissä ACCS:n puheenjohtaja pahoitteli saaneensa ulkopuolisista lähteistä tiedon, että KLM lakkauttaisi polttoainelisän 1.12. alkaen, pyysi tiedottamaan hänelle tällaisista toimenpiteistä ja korosti, että ”organisaatiomme on todella epävarmalla pohjalla, ellemme

edelleen pidä yhtä”. Hän vaati myös ACCS:n jäseniltä, ”ettei[vät ne] noudata KLM:n päätöstä ja säilyttä[vät] [polttoainelisän] vähintään vuoden loppuun saakka”. Vastauksessaan useat liikenteenharjoittajat ilmoittivat ACCS:n jäsenille asiaa koskevista aikomuksistaan.

610 Sen osalta, että toimitetut tiedot olivat julkisia, on muistutettava, että julkisesti saatavilla olevien tietojen vaihtaminen on SEUT 101 artiklan 1 kohdan vastaista, kun sillä tuetaan toista kilpailunvastaista mekanismia (ks. edellä 480 kohta). Kuten edellä 607–609 kohdasta kuitenkin ilmenee, näin oli käsiteltävässä asiassa.

611 Tästä seuraa, että kantajat eivät ole onnistuneet osoittamaan, että komissio teki virheen arvioidessaan riidanalaisen päätöksen 204 perustelukappaleessa tarkoitettua yhteydenpitoa.

612 Kolmanneksi riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitetusta sähköpostiviestistä, joka kantajien väitteiden mukaan lähetettiin niiden sijasta yhdelle niiden kaupallisista edustajista, on muistutettava, että jos välittäjä, kauppaedustaja tai edustaja toimii päämiehenä olevan yrityksen hyväksi, sitä voidaan pääsääntöisesti pitää kyseiseen yritykseen kuuluvana ja velvoitettuna noudattamaan sen ohjeita, ja se muodostaa näin kyseisen yrityksen kanssa yhden taloudellisen yksikön (ks. vastaavasti tuomio 11.12.2003, Minoan Lines v. komissio, T-66/99, EU:T:2003:337, 125 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

613 Oikeuskäytännön mukaan ratkaiseva seikka tutkittaessa tällaisen taloudellisen yksikön olemassaoloa on päämiehenä olevan yrityksen kanssa tehty sopimus ja erityisesti tämän sopimuksen implisiittiset tai nimenomaiset lausekkeet, jotka koskevat kolmansien osapuolten kanssa tehtyjen sopimusten täytäntöönpanoon liittyvien taloudellisten ja kaupallisten riskien jakautumista. Tätä kysymystä on arvioitava tapauskohtaisesti ja ottamalla huomioon taloudellinen todellisuus eikä niinkään kansalliseen oikeuteen perustuvaa sopimussuhteen oikeudellista luonnehdintaa (ks. vastaavasti tuomio 14.12.2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, 46 kohta).

614 Samoin on katsottu, että taloudellisen yksikön olemassaolon puolesta ei puhu se seikka, että päämiehen lukuun harjoittamansa toiminnan kanssa samanaikaisesti välittäjä ryhtyy itsenäisenä myyntineuvottelijana huomattaviin liiketoimiin kysymyksessä olevan tuotteen tai palvelun markkinoilla (ks. tuomio 11.12.2003, Minoan Lines v. komissio, T-66/99, EU:T:2003:337, 128 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

615 Yhtäältä komissio ei kuitenkaan esittänyt vähäisintäkään näyttöä, joka osoittaisi, että riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitetun sähköpostiviestin vastaanottanut kaupallinen edustaja ei jakanut kantajien kanssa tekemänsä sopimuksen täytäntöönpanoon liittyvää taloudellista riskiä. Se ei myöskään väittänyt, että kyseinen edustaja ei määrittänyt itsenäisesti markkinakäyttäytymistään vaan pelkästään sovelsi kantajien sille antamia ohjeita.

616 Toisaalta komissio ei riitauta sitä, että kantajien hyväksi toteuttamiensa toimien lisäksi kyseinen edustaja tarjosi samanaikaisesti palveluja parillekymmenelle muulle liikenteenharjoittajalle. Komissio ei myöskään väitä, että mainittu edustaja osallistui kantajien puolesta toimiin, joita käsiteltiin riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitetussa sähköpostiviestissä.

617 Päinvastoin kuin komissio väittää, ei myöskään voida katsoa, että mainittu edustaja välitti kantajille riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitettuun sähköpostiviestiin sisältyvät tiedot. Komissio, jolla oli todistustaakka, ei nimittäin ole osoittanut asian olevan näin.

618 Koska ei ole esitetty muita painavia, täsmällisiä ja yhtäpitäviä todisteita, jotka olisivat omiaan osoittamaan, että riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitettu sähköpostiviesti näytti toteen kantajien osallistumisen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, se on poistettava indisiokokonaisuudesta, jonka kantajat riitauttavat kokonaisuudessaan nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennessä osassa.

5) Viides väite, joka koskee virhettä, joka tehtiin sisällytettäessä kantajien kolmansissa maissa noudattama käyttäytyminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen

619 Kantajat väittävät, että komissio ei täyttänyt sille kuuluvaa velvollisuutta näyttää toteen, että ”kyseinen käyttäytyminen kokonaisuudessaan” liittyi yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

620 Kantajat väittävät myös, että komissio laiminlöi perusteluvelvollisuutensa, kun se ei kumonnut todisteita ja väitteitä, joita ne esittivät sen osoittamiseksi, etteivät kyseinen käyttäytyminen ja riidanalaisen kartellin yhteydessä tapahtunut yhteydenpito liittyneet kiinteästi toisiinsa. Kyseiset todisteet ja väitteet osoittavat kantajien mukaan, että mainitulla yhteydenpidolla ja riidanalaiseen kartelliin liittyvillä toimenpiteillä oli eri tavoitteet, niihin osallistui eri liikenteenharjoittajia ja työntekijöitä ja niiden sisältö, aikataulu ja julkisuuden aste olivat erilaiset.

621 Kantajat lisäävät, että komissio ei osoittanut, että niiden paikallisen henkilöstön tarkoituksena oli osallistua polttoainelisän yhteensovittamista koskevaan maailmanlaajuiseen kartelliin osallistumalla kolmansissa maissa tapahtuneeseen käyttäytymiseen. Kantajien mukaan niiden osallistuminen kyseiseen käyttäytymiseen ei myöskään ollut osoitus riidanalaiseen kartelliin liittyvän riskin hyväksymisestä.

622 Komissio kiistää kantajien väitteet.

623 On huomautettava, että nyt käsiteltävä väite on päällekkäinen sen väitteen kanssa, jonka unionin yleinen tuomioistuin on jo tutkinut ja hylännyt nyt käsiteltävän kanneperusteen ensimmäisen osan ensimmäisen väitteen tarkastelun yhteydessä edellä 288 kohdassa.

624 Nyt käsiteltävä väite on näin ollen hylättävä. Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on siis hyväksyttävä siltä osin kuin se koskee polttoainelisän määrittämistä Thaimaasta 20.7.2005–14.2.2006 lähteneiden lentojen osalta ja riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaletta. Muilta osin kyseinen kanneperusteen osa on hylättävä.

h) Seitsemäs osa, joka koskee virheitä niiden spekulaatioiden arvioinnissa, joita muut liikenteenharjoittajat esittivät kantajien käyttäytymisestä

625 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että se katsoi riidanalaisen päätöksen 196, 273, 406 ja 415 perustelukappaleessa kuvailtujen todisteiden liittyvän yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Kantajien mukaan kyseiset todisteet koskevat yhteydenpitoa, johon ne eivät osallistuneet, ja sisältävät vain niitä koskevia julkisesti saatavilla olevia tietoja.

626 Komissio kiistää kantajien väitteet. Komissio väittää erityisesti riidanalaisen päätöksen 196 kohdassa kuvatun CPA:n taulukon osalta, että siinä annettiin ymmärtää kantajien ilmoittaneen tiettyjä kyseessä olevia tietoja CPA:lle ennen kuin niistä tuli julkisia. Se lisää, että kantajat eivät pysty ainakaan kahden liikenteenharjoittajan osalta osoittamaan kyseessä olevien muiden tietojen olleen jo julkisia ja että riidanalaisen päätöksen 173, 237 ja 394 perustelukappaleessa kuvaillaan muita todisteita, jotka koskevat kantajien ja CPA:n henkilöstön välistä yhteydenpitoa. Riidanalaisen päätöksen 406 ja 415 perustelukappaleessa tarkoitetun yhteydenpidon osalta komissio väittää, että kyse oli viesteistä, joissa AF tarkasteli kantajien tulevaa käyttäytymistä. Kyseiset viestit osoittavat sen mukaan, että AF ja KLM suunnittelivat polttoainelisää koskevan käyttäytymisensä yhdensuuntaistamista Lufthansan ja kantajien käyttäytymisen kanssa. Komissio lisää, että 173, 174, 425, 546 ja 966 perustelukappaleessa kuvaillut yhteydenotot vahvistavan sen näkemyksen.

627 Riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa komissio kuvaili eri riidanalaisia yhteydenottoja, joihin kantajat sen mukaan osallistuivat. Kyseisen perustelukappaleen lopussa komissio viittasi riidanalaisen päätöksen 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 ja 559 perustelukappaleeseen ja lisäsi, että ”o[li] olemassa muitakin todisteita, jotka koskivat yhteydenpitoa kilpailijoiden kanssa”.

628 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa koskee neljää näistä kahdeksasta perustelukappaleesta.

629 Riidanalaisen päätöksen 196 perustelukappaleessa komissio ensinnäkin viittasi erään CPA:n työntekijän kannettavalta tietokoneelta löytyneeseen kansioon. Kyseinen kansio on nimeltään ”Yhteenveto polttoainelisästä 6.12.2001”, ja siihen sisältyy taulukko, jonka otsikko on ”Polttoainelisän poistaminen maittain”. Kyseisestä taulukosta ilmenee muun muassa, että ”Skandinaviassa” kantajat olivat suunnitelleet polttoainelisän poistamista 20.12.2001, mutta että CPA ”odotti” edelleen ”virallista ilmoitusta”.

630 Kantajat olivat kuitenkin jo ilmoittaneet 5.12.2001 päivätyssä lehdistötiedotteessa poistavansa polttoainelisän 20.12. lähtien. Kuten hallintomenettelyn asiakirja-aineistosta ilmenee, niistä seitsemästä liikenteenharjoittajasta, jotka nimettiin taulukossa, jonka otsikko on ”Polttoainelisän poistaminen maittain”, viisi oli julkisesti ilmoittanut 21.11. ja 6.12.2001 välisenä aikana poistavansa polttoainelisän joulukuussa 2001.

631 Kahden muun kyseessä olevassa taulukossa mainitun liikenteenharjoittajan osalta on totta, että kantajat eivät osoittaneet niiden ilmoittaneen suunnitelmastaan poistaa polttoainelisä 6.12. tai sitä aikaisemmin. On kuitenkin kantajien tavoin huomautettava, että päivämäärät, jolloin ilmoitus niiden suunnitelmasta poistaa polttoainelisä 6.12. julkaistiin, eivät sisälly hallintomenettelyn asiakirja-aineistoon ja että yksi kantajista oli kanteen nostamisajankohtana jo lopettanut toimintansa. Koska kyseessä olevat ilmoitukset oli lisäksi julkaistu yli 15 vuotta ennen kyseistä päivämäärää, kantajien ei näin ollen voida katsoa olevan niistä vastuussa.

632 Komissio ei siis voinut perustellusti päätellä riidanalaisen päätöksen 196 perustelukappaleessa tarkoitetusta asiakirjasta, että kyseessä oli kilpailunvastainen yhteydenpito, johon kantajat olivat osallistuneet. Tätä päätelmää ei voi kyseenalaistaa pelkästään se, että kantajien väitettiin osallistuneen useiden kuukausien (173 ja 237 perustelukappale), jopa vuosien (394 perustelukappale) välein monenväliseen yhteydenpitoon, johon myös CPA oli osallistunut.

633 Komissio viittasi toiseksi riidanalaisen päätöksen 273 perustelukappaleessa Qantasin 17.2.2003 päivättyyn sisäiseen sähköpostiviestiin, josta ilmenee, että useat liikenteenharjoittajat, muun muassa kantajat, ”o[livat] ilmoittan[eet] nosta[vansa] polttoainelisää 0,06 GBP:stä/kg 0,09 GBP:hen/kg” ja että ”[Lufthansa] Saksassa aikoi huomenna ilmoittaa sen nostamisesta 0,10 eurosta/kg 0,15 euroon/kg”.

634 Kantajat tosin väittävät, että Qantas oli voinut saada kyseiset tiedot epäsuorasti, esimerkiksi niiden internetsivuston tai huolitsijan välityksellä. Ne eivät kuitenkaan esitä vähäisintäkään näyttöä tämän väitteen tueksi.

635 Ainoa todiste, johon kantajat vetoavat väitteensä tueksi, on erään huolitsijan 14.2.2003 julkaisema tiedotuslehti. Siinä ei kuitenkaan mainita kantajia. Siinä todetaan päinvastoin seuraavaa:

”Meille on ilmoitettu perjantaina 14.2., että Cargolux, – –, British, KLM, – – ja Lan Chile -konserni (noin viisi [liikenteenharjoittajaa]) aikovat nostaa polttoainelisäänsä viidellä sentillä eli 0,15 USD:hen/kg. Meidän pitäisi saada ilmoitus lähes kaikilta [liikenteenharjoittajilta] seuraavalla viikolla”.

636 Kantajat eivät siis ole onnistuneet osoittamaan, että komissio teki virheen vedotessaan niitä vastaan riidanalaisen päätöksen 273 perustelukappaleessa tarkoitettuun sähköpostiviestiin.

637 Kolmanneksi komissio viittasi AF:n kahteen sisäiseen sähköpostiviestien vaihtoon.

638 Riidanalaisen päätöksen 406 perustelukappaleessa komissio ensinnäkin tukeutui 20.9.2004 päivättyyn AF:n sisäiseen sähköpostiviestiin. Kyseinen sähköpostiviesti koskee Tanskan tilannetta, ja siinä todetaan seuraavaa:

”Saimme juuri tietää, että [Lufthansa] aikoo nostaa polttoainelisän 0,30 euroon 4.10.[2004]. Oletan, että [SAS] seuraa esimerkkiä erittäin nopeasti, joten aiomme mukautua [SAS:n] tasoon.”

639 Sanamuodon ”oletan” (I guess) käyttö kyseisessä sähköpostiviestissä on kuitenkin osoitus kantajien aikomuksiin liittyvästä jonkinasteisesta epävarmuudesta, mikä on omiaan kumoamaan tällaisen yhteydenpidon olemassaolon.

640 Asiakirja-aineiston muut todisteet eivät ole sen ratkaisevampia. Kun näkemystenvaihtoa, johon mainittu sähköpostiviesti liittyy, tarkastellaan kokonaisuutena, se näyttää nimittäin osoittavan, että riidanalaisen päätöksen 406 perustelukappaleessa mainitulla olettamuksella pyrittiin ainoastaan ennakoimaan se, ettei kantajien aikomuksista ollut tietoa. Kyseisessä viestienvaihdossa nimittäin todetaan, että kantajien ilmoitus ei ”ole vielä valmis” ja että ”mielestäni on odotettava” kantajien ”näkemystä”. Siinä viitataan myös siihen mahdollisuuteen, että kantajat ”eivät ilmoit[taisi]”.

641 Toisin kuin komissio väittää, ei kuitenkaan voida millään perusteella katsoa, että AF odotti kantajien ilmoittavan sille kahdenvälisesti eikä julkisesti aikomuksistaan nostaa polttoainelisää. AF:n 23.9.2004 päivätystä sisäisestä sähköpostiviestistä ilmenee päinvastoin, että se sai lopulta tiedon näistä aikomuksista tilaamastaan kantajien tiedotuslehdestä.

642 Toiseksi komissio viittaa riidanalaisen päätöksen 415 perustelukappaleessa 23.9.2004 päivättyyn sähköpostiviestiin, jonka otsikko on ”Polttoainelisä Tanska” ja jossa AF tiedustelee KLM:ltä, onko sillä ollut ”mahdollisuutta selvittää kysymystä KL[M]:n yhdensuuntaistamisesta AF:n, [Lufthansan] ja [kantajien] kanssa”.

643 Kyseisessä sähköpostiviestissä ja sitä edeltäneissä tai seuranneissa sähköpostiviesteissä ei kuitenkaan viitata AF:n ja kantajien väliseen mahdolliseen yhteydenpitoon. Niissä ei myöskään oleteta, että tallaista yhteydenpitoa olisi käyty. AF:n 20.9.2004 päivätystä sisäisestä sähköpostiviestistä ja kantajien kirjelmistä päinvastoin ilmenee, että AF:n ja KLM:n välisen yrityskeskittymän muodostamisen jälkeen kyse oli sen varmistamisesta, että KLM lakkaisi perimästä kilpailijoita alhaisempaa polttoainelisää.

644 Muut asiakirjat, joihin komissio viittaa kirjelmissään (riidanalaisen päätöksen 173, 174, 425, 546 ja 966 perustelukappale) eivät horjuta tätä päätelmää.

645 Heti aluksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 546 perustelukappaleessa tarkoitettu sähköpostiviestien vaihto ei näytä toteen AF:n ja kantajien välistä yhteydenpitoa. Kuten komissio toteaa, kyseinen viestienvaihto osoittaa ainoastaan, että kantajat ovat yhdensuuntaistaneet käyttäytymisensä AF:n ja KLM:n kanssa ja kehottaneet SAC:tä tekemään samoin. Kyseinen viestienvaihto ajoittuu lisäksi marraskuulle 2005. Se tapahtui siis yli vuoden kuluttua riidanalaisen päätöksen 415 perustelukappaleessa tarkoitetusta sähköpostiviestistä.

646 Seuraavaksi on todettava, että 22.1.2001 pidetty kokous, joka mainittiin riidanalaisen päätöksen 173 ja 174 perustelukappaleessa, edelsi yli kolmella vuodella riidanalaisen päätöksen 415 perustelukappaleessa tarkoitettua sähköpostiviestiä.

647 On lisäksi niin, että päinvastoin kuin riidanalaisen päätöksen 966 perustelukappaleessa mainitaan, AF ei lähettänyt kantajille 27.6.2005 päivättyä sähköpostiviestiä, josta ilmenee, että ”olemme ’sopineet’ 3,30 DKK:sta AF:n/KL[M]:n osalta 7.7.2005 lähtien”. AF lähetti kyseisen sähköpostiviestin Lufthansalle, joka välitti sen tämän jälkeen kantajille.

648 Lopuksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 425 perustelukappaleessa tarkoitettu riidanalainen yhteydenotto on 3.9.2004 pidetty BARIG:n rahdista vastaavan komitean kokous, johon muun muassa kantajat osallistuivat. On totta, että kyseisessä kokouksessa käsiteltiin erityisesti polttoainelisää. Kuten edellä 448 kohdasta kuitenkin ilmenee, Lufthansan osalta kyse oli siitä, että se välitti mainitun kokouksen osanottajille viimeisimmät sitä koskevat uutiset kyseisestä aiheesta. Kuten mainitun kokouksen pöytäkirjasta lisäksi ilmenee, kokouksessa käsiteltiin erityisesti Saksan tilannetta.

649 Komissio ei siis voi päätellä mainitusta kokouksesta, että AF:n ja kantajien välillä oli paikallisia yhteydenottoja Tanskassa.

650 Edellä esitetyn perusteella ja koska ei ole esitetty muita painavia, täsmällisiä ja yhtäpitäviä todisteita, jotka voisivat osoittaa, että riidanalaisen päätöksen 196, 406 ja 415 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenpito oli omiaan osoittamaan kantajien osallistumisen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, se on poistettava indisiokokonaisuudesta, jonka kantajat riitauttavat kokonaisuudessaan nyt käsiteltävän kanneperusteen kymmenennessä osassa.

i) Kanneperusteen yhdeksäs osa, joka koskee virheitä niiden tietojen arvioinnissa, joita kantajilla oli muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien käyttäytymisestä

651 Kantajat väittävät, että komissio ei täyttänyt sille kuuluvaa velvollisuutta näyttää toteen, että ne olisivat tienneet tai niiden olisi pitänyt tietää kaikesta lisiin ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen liittyvästä kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, johon ne eivät osallistuneet ja joihin liittyvää riskiä ne eivät olleet valmiit ottamaan.

652 Edellä 459 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti on niin, että voidakseen katsoa kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta kokonaisuudessaan komissio oli velvollinen osoittamaan joko että kantajat olivat osallistuneet kaikkeen kyseisen rikkomisen muodostavaan käyttäytymiseen tai että ne olivat tienneet kartellin muiden samaan päämäärään pyrkivien osallistujien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä käyttäytymisestä, johon ne eivät olleet suoraan osallistuneet, tai että ne olivat kohtuudella saattaneet ennakoida sen ja olivat valmiita hyväksymään siihen sisältyvän riskin.

653 Yrityksen ei siis voida väittää osallistuneen kokonaiskartelliin pelkästään siitä syystä, että sen tekemän sopimuksen ja kokonaiskartellin tavoitteet ovat samat. Sama pätee silloinkin, kun kyseisen sopimuksen ja kokonaiskartellin välillä on objektiivisia yhteyksiä. Sopimukseen osallistumista voidaan nimittäin pitää yrityksen liittymisenä kokonaiskartelliin ainoastaan, jos yritys tiesi tai jos sen olisi pitänyt tietää, että se sopimukseen osallistuessaan osallistui myös kyseiseen kartelliin (ks. vastaavasti tuomio 30.11.2011, Quinn Barlo ym. v. komissio, T-208/06, EU:T:2011:701, 144 ja 150 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

654 Komissiolla on siis todistustaakka sen osoittamisesta, että asianomainen yritys oli vaaditulla tavalla tietoinen muiden kokonaiskartellin osallistujien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, johon se ei kuitenkaan itse ollut suoraan osallistunut (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 67 kohta).

655 Tätä varten komission on esitettävä riittävän täsmällistä ja yhdenmukaista näyttöä osoittaakseen, että asianomainen yritys tiesi tämän (ks. vastaavasti tuomio 20.3.2002, Sigma Tecnologie v. komissio, T-28/99, EU:T:2002:76, 51 kohta).

656 Komissiolla ei kuitenkaan ole velvollisuutta osoittaa, että asianomainen yritys tiesi tai että sen olisi pitänyt tietää yksityiskohtaisesti riidanalaisen yhteydenpidon, johon se ei osallistunut, yhteydessä tehdyistä sopimuksista. Sillä ei myöskään ole velvollisuutta osoittaa, että kyseessä oleva yritys tiesi tai että sen olisi pitänyt tietää kaikesta tästä yhteydenpidosta (ks. vastaavasti tuomio 14.12.2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich ym. v. komissio, T-259/02–T-264/02 ja T-271/02, EU:T:2006:396, 193 kohta).

657 Asianomaisen yrityksen on siten ainoastaan tunnettava kartellikokonaisuuden yleinen ulottuvuus ja olennaiset piirteet (ks. tuomio 10.10.2014, Soliver v. komissio, T-68/09, EU:T:2014:867, 64 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

658 Tällaisessa tapauksessa se seikka, ettei yritys ole osallistunut kaikkiin kartellin muodostaviin osatekijöihin tai että sen osuus on ollut vähäinen niillä osa-alueilla, joihin se on osallistunut, on otettava huomioon ainoastaan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta arvioitaessa ja mahdollisesti sakkoa määritettäessä (ks. tuomio 10.10.2014, Soliver v. komissio, T-68/09, EU:T:2014:867, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

659 Näiden periaatteiden valossa on määritettävä, saattoiko komissio perustellusti päätellä, että kantajat olivat vaaditulla tavalla tietoisia muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien käyttäytymisestä, johon ne eivät suoraan osallistuneet ja joka koski yhtäältä lisiä ja toisaalta provisioiden maksamisesta kieltäytymistä.

1) Lisät

660 Kantajat väittävät, että ne eivät tienneet eivätkä olisi voineet tietää erilaisesta lisiä koskevasta käyttäytymisestä, jota muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat noudattaneet. Ne vetoavat tämän väitteen tueksi kahteen perusteeseen.

661 Ensimmäiseksi kantajat korostavat, että komissio teki virheen tukeutuessaan riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa Lufthansan sähköpostiviesteihin, jotka sisälsivät polttoainelisään liittyviä ilmoituksia, väittäessään, että kantajat tiesivät tai niiden olisi ainakin pitänyt tietää, että Lufthansa yhteensovitti polttoainelisän muiden liikenteenharjoittajien kanssa. Kantajien mukaan kyseiset sähköpostiviestit sisältävät ainoastaan Lufthansan polttoainelisään liittyviä julkisia ilmoituksia, niistä ei mitenkään ilmene ydinryhmässä etukäteen tapahtunut yhteensovittaminen, ne koskevat yksinomaan helmikuun 2003 ja syyskuun 2004 sekä maaliskuun 2005 ja syyskuun 2005 välisiä ajanjaksoja ja Lufthansan Saksan myyntipäällikkö lähetti ne joko 18 liikenteenharjoittajan palveluksessa oleville paikallisille kollegoilleen, joista useiden ei katsottu olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta, tai liikenteenharjoittajille, jotka hankkivat kapasiteettia Lufthansalta.

662 Toiseksi kantajat väittävät komission jättäneen tutkimatta viisi väitettä ja todistetta, jotka kantajat esittivät osoittaakseen, että niiden henkilöstön jäsenet eivät tienneet mitään muiden liikenteenharjoittajien käyttäytymisestä, ettei niillä ollut mitään syytä epäillä näitä liikenteenharjoittajia eivätkä ne olleet valmiita hyväksymään kyseisten liikenteenharjoittajien käyttäytymiseen sisältyvää riskiä.

663 Kantajien mukaan Lufthansan sisäiset ohjeet, joista lähetettiin jäljennös kantajille, osoittavat, että Lufthansa oli toteuttanut aktiivisesti toimenpiteitä lisiä koskevien kilpailusääntöjen noudattamiseksi. Kyseisissä ohjeissa ei niiden mukaan koskaan viitattu siihen, että Lufthansan ja muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien, joista suurin osa kuului ydinryhmään, välisestä yhteensovittamisesta ilmoitettiin ennakkoon. Väitteidensä tueksi kantajat vetoavat Lufthansan hallituksen polttoainelisän käyttöönotosta 21.12.1999 tekemään päätökseen.

664 Toiseksi Lufthansa oli kantajien mukaan vahvistanut, ettei se ollut ilmoittanut kantajille yhteydenpidostaan muiden liikenteenharjoittajien kanssa. Kun Lufthansan tärkein työntekijä ydinryhmässä välitti kantajille tietoa kyseisistä liikenteenharjoittajista, hän ei paljastanut olleensa etukäteen yhteydessä näihin, vaan viittasi henkilökohtaisiin odotuksiinsa tai julkisesti saatavilla oleviin tietoihin.

665 Kolmanneksi kantajat väittävät, etteivät niiden työntekijät kuuluneet ydinryhmän verkostoon. Kyseinen ryhmä muodostui niiden mukaan tärkeimpien liikenteenharjoittajien ylemmistä toimihenkilöistä ja heidän muiden liikenteenharjoittajien palveluksessa toimivista henkilökohtaisista yhteyshenkilöistään.

666 Neljänneksi kantajat väittävät, etteivät ne olleet voineet havaita ydinryhmän toimintaa sen jäsenten markkinakäyttäytymisen perusteella.

667 Viidenneksi kantajat väittävät, etteivät ne voineet tietää sellaisissa kolmansissa maissa noudatetusta käyttäytymisestä, joissa ne eivät harjoittaneet mitään toimintaa. Niiden mukaan ei myöskään ole mitään todisteita siitä, että ne olivat valmiita ottamaan kyseiseen käyttäytymiseen sisältyvän riskin. Ne väittävät päinvastoin Tanskan kilpailuviranomaisen vakuuttaneen niille nimenomaisesti, ettei tältä osin ollut olemassa mitään riskiä.

668 Komissio kiistää kantajien väitteet.

669 On muistettava, että riidanalaisen päätöksen 882 perustelukappaleessa komissio totesi kantajien ”osallistuneen kahteen kolmesta osatekijästä (polttoainelisä ja turvallisuuslisä”, jotka liittyivät yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, ei että ne olivat todistettavasti tai oletettavasti vain tienneet niistä. Vastauksista, jotka komissio antoi riidanalaisen päätöksen 894–897 perustelukappaleessa Air Canadan ja British Airwaysin väitteisiin, kuitenkin ilmenee, ettei komissio silti katsonut kantajien osallistuneen suoraan kaikkiin näihin osatekijöihin kuuluviin kilpailunvastaisiin toimiin.

670 Riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa komissio ensinnäkin viittasi polttoainelisän osalta kahdeksaan yhteydenottoon katsoessaan, että kantajat ”tiesivät tai niiden olisi pitänyt tietää, että Lufthansa ja muut liikenteenharjoittajat sovittivat yhteen polttoainelisän soveltamista”. Kuten riidanalaisen päätöksen alaviitteestä nro 1248 ilmenee, kyse on riidanalaisen päätöksen 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa kuvatuista sähköpostiviesteistä, joilla Lufthansa välitti polttoainelisän nostamista koskevat ilmoituksensa eri liikenteenharjoittajille.

671 Näiden kahdeksan sähköpostiviestin vastaanottajien joukossa oli yhteensä kymmenen tutkinnan kohteena ollutta liikenteenharjoittajaa. Näistä liikenteenharjoittajista viisi eli Air Canada, CPA, Japan Airlines, SAC ja kantajat kuuluivat kaikkien kyseisten sähköpostiviestien vastaanottajiin. Muut viisi tutkinnan kohteena ollutta liikenteenharjoittajaa eli AF, Cargolux, KLM, Lan Airlines ja Martinair saivat näistä sähköpostiviesteistä 2–10.

672 Kantajat kuitenkin osallistuivat muuhun kilpailunvastaiseen yhteydenpitoon jokaisen näiden kymmenen liikenteenharjoittajan kanssa, lukuun ottamatta Lan Airlinesia. Aluksi kantajat olivat yhteydessä Air Canadan ja KLM:n kanssa sekä polttoainelisän käyttöönotosta että sen täytäntöönpanosta (riidanalaisen päätöksen 135, 144–146, 174 ja 394 perustelukappale). Sen jälkeen kantajat sopivat Japan Airlinesin, Lufthansan ja SAC:n kanssa polttoainelisän toteuttamisesta sekä WOW-allianssissa (kyseisen päätöksen 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531 ja 546 perustelukappale) että sen ulkopuolella (mainitun päätöksen 145, 146, 204 ja 559 perustelukappale). Lopuksi kantajat osallistuivat polttoainelisän toteuttamista koskevaan yhteydenpitoon AF:n (kyseessä olevan päätöksen 146, 174, 204 ja 394 perustelukappale), Cargoluxin (kyseessä olevan päätöksen 174 ja 394 perustelukappale), Martinairin (riidanalaisen päätöksen 204 ja 394 perustelukappale) ja CPA:n (riidanalaisen päätöksen 295 ja 394 perustelukappale) kanssa.

673 Useisiin edeltävässä kohdassa mainittuihin yhteydenottoihin osallistui sekä kyseessä olevien kahdeksan sähköpostiviestin lähettäjä eli Lufthansa että vähintään neljä niistä tutkinnan kohteena olleista liikenteenharjoittajista, jotka kuuluivat niiden vastaanottajiin (riidanalaisen päätöksen 145, 146 ja 394 perustelukappale).

674 Siitä seikasta, että riidanalaisen päätöksen 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa kuvattujen sähköpostiviestien vastaanottajiin kuului muita kuin tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia tai tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia, jotka olivat tehneet kapasiteetin varaussopimuksia Lufthansan kanssa, on todettava, ettei sillä ole merkitystä edellä 463–465 ja 475–495 kohdassa esitettyjä syitä vastaavista syistä.

675 Sen osalta, että kyseessä olevat sähköpostiviestit koskivat vain helmikuun 2003 ja syyskuun 2004 sekä maaliskuun 2005 ja syyskuun 2005 välisiä ajanjaksoja, on todettava, että todisteet, joihin kantajia vastaan vedotaan riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa, ovat omiaan, kuten komissio mainitussa perustelukappaleessa korostaa, osoittamaan kantajien tienneen laajemmasta kartellista, johon osallistui Lufthansan lisäksi muita tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia, myös riidanalaisia sähköpostiviestejä aikaisemman ajanjakson osalta. Tämä pätee muun muassa riidanalaisen päätöksen 174 perustelukappaleessa kuvattuun ”kannattajakokoukseen”, joka pidettiin 22.1.2001, jossa keskusteltiin polttoainelisän tason muuttamisesta ja johon osallistuivat Lufthansa, kantajat ja useat muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat (ks. edellä 447 kohta). Sama koskee riidanalaisen päätöksen 237 perustelukappaleessa tarkoitettua sähköpostiviestiä, jossa viitattiin polttoainelisän soveltamista koskeneeseen yhteydenpitoon, johon osallistuivat sekä kantajat että Lufthansa ja useat muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat.

676 Koska kantajat eivät näin ollen myöskään osoittaneet, että riidanalaisen päätöksen 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 ja 495 perustelukappaleessa kuvatuille sähköpostiviesteille voisi olla polttoainelisän yhteensovittamisen sijasta jokin muu vaihtoehtoinen uskottava selitys, komissio saattoi päätellä, että kantajien oli mahdollista saada niistä riittävästi tietoa Lufthansan ja muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välisestä yhteensovittamisesta.

677 On lisäksi huomattava, että useat muut riidanalaiset yhteydenotot, joihin komissio viittaa riidanalaisessa päätöksessä, olivat sellaisia, että kantajat saivat niistä riittävät tiedot Lufthansan ja muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välisestä yhteensovittamisesta. Tämä pätee muun muassa riidanalaisen päätöksen 966 perustelukappaleessa mainittuun sähköpostiviestiin, joka on päivätty 27.6.2005 ja josta ilmenee, että ”olemme ’sopineet’ 3,30 DKK:sta AF:n/KL[M]:n osalta 7.7.2005 lähtien”. Kuten edellä 647 kohdasta nimittäin ilmenee, kyse ei ole AF:n kantajille lähettämästä vaan Lufthansan niille välittämästä AF:n sähköpostiviestistä.

678 Tämä koskee myös 17.2.2003 päivättyä sähköpostiviestiä, johon viitataan riidanalaisen päätöksen 966 perustelukappaleessa. Kyseisessä sähköpostiviestissä Lufthansa ilmoittaa kantajille seuraavaa:

”viimeviikkoisen keskustelun mukaisesti aiomme nostaa [polttoainelisää] 3.3.2003 [lähtien]. Liitteenä on saksankielinen lehdistötiedote, ja lähetän englanninkielisen version hyvin pian. Kuten olen voinut havaita, myös [British Airways], KL[M], – – ovat lähteneet. Olen kuullut, että [Cargolux], – – ja muitakin aikoo tehdä samoin.”

679 Toisin kuin kantajat väittävät, ei voida katsoa, että niille kävi kyseisestä sähköpostiviestistä ilmi ainoastaan se, mitä Lufthansa odotti ”näkevänsä muiden liikenteenharjoittajien tekevän, tai julkisesti saatavilla olevia tietoja”. Mainitusta sähköpostiviestistä ilmenee päinvastoin, että British Airwaysistä, KLM:stä ja eräästä toisesta liikenteenharjoittajasta poiketen Cargolux ja eräs toinenkaan liikenteenharjoittaja eivät olleet vielä ilmoittaneet aikomuksistaan julkisesti. Sanamuodon ”olen kuullut” käytön osalta on katsottava sen osoittavan komission toteamuksen mukaisesti, että Lufthansa ei pelkästään kertonut kantajille odotuksistaan.

680 Komissio ei siis tehnyt virhettä katsoessaan riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa, että kantajilla oli riittävät tiedot Lufthansan ja muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välisestä yhteensovittamisesta.

681 Komissio saattoi myös perustellusti katsoa, että kantajat saivat riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa tarkoitetuista todisteista riittävät tiedot käyttäytymisestä, jota noudatettiin niissä kolmansissa maissa, joissa niillä ei ollut toimintaa. Riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleesta nimittäin ilmenee, että polttoainelisä oli yleisesti sovellettava toimenpide, joka ei koskenut vain tiettyä reittiä, vaan sitä oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti (ks. edellä 277–291 kohta). Huolellinen toimija, joka on tietoinen kyseisen yhteensovittamisen ulottuvuudesta, olisi tiennyt, tai ainakin sen olisi pitänyt tietää, että yhteensovittaminen ulottui kolmansiin maihin, joissa se ei toiminut.

682 Vakuutteluista, joita kantajat väittävät saaneensa Tanskan kilpailuviranomaiselta, ei ole niille mitään hyötyä tältä osin. Riidanalaisen päätöksen 1268 ja 1271 perustelukappaleesta ilmenee, että kantajat väittävät kyseisten vakuuttelujen olevan peräisin päätöksestä, jossa Tanskan kilpailuviranomainen totesi, että komissiolla ”oleva toimivalta koski yksinomaan [unionin] sisäisiä, ei [unionin ja kolmansien maiden välisiä] reittejä”. Kyseinen päätös on kuitenkin vuodelta 2002. Se tehtiin siis ennen kuin komission toimivalta laajeni SEUT 101 artiklan soveltamiseen unionin ja kolmansien maiden väliseen kansainväliseen lentoliikenteeseen asetuksen N:o 411/2004 tultua voimaan ja ennen kuin sen toimivalta laajeni ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamiseen ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden väliseen kansainväliseen liikenteeseen ETA-sopimuksen liitteen XIII (Liikenne) ja pöytäkirjan 21 (Yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta) muuttamisesta 11.3.2005 tehdyn ETA:n sekakomitean päätöksen nro 40/2005 (EUVL 2005, L 198, s. 38) tultua voimaan. Komissio ei siis tehnyt virhettä katsoessaan riidanalaisen päätöksen 1271 perustelukappaleessa, että Tanskan kilpailuviranomaisen päätös, johon kantajat vetoavat, koski ”aikaisempaa oikeudellista tilannetta”, josta niille ei voinut syntyä perusteltua luottamusta.

683 Komissio katsoi siis perustellusti kantajien olleen vaaditulla tavalla tietoisia polttoainelisään liittyvästä yhteensovittamisesta Lufthansan ja muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välillä sekä kolmansissa maissa, joissa kantajat eivät toimineet.

684 Turvallisuuslisän osalta on toiseksi todettava, että komissio esitti riidanalaisen päätöksen 792 perustelukappaleessa tiivistetysti todisteet, joihin se tukeutui sen toteamiseksi, että kantajat osallistuivat suoraan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen turvallisuuslisää koskevaan osatekijään. Kyseisistä todisteista komissio on siten erityisesti päätellyt, että kantajat ”tiesivät turvallisuuslisän laajemmasta yhteensovittamisesta, koska [n]e oli[vat] turvallisuuslisän toteuttamisen osalta suoraan yhteydessä kilpailijoihin”.

685 Nyt käsiteltävässä kanneperusteen osassa kantajat eivät esitä väitteitä tämän päättelyn kyseenalaistamiseksi. Niiden kirjelmistä voidaan korkeintaan päätellä, että ne väittävät komission katsoneen, että ne tiesivät turvallisuuslisään liittyvästä yhteensovittamisesta sellaisissa maissa, joissa ne eivät toimineet.

686 Riidanalaisen päätöksen 889 perustelukappaleesta kuitenkin ilmenee, että polttoainelisän tavoin (ks. edellä 681 kohta) turvallisuuslisä oli yleisesti sovellettava toimenpide, joka ei koskenut vain tiettyä reittiä ja jota oli tarkoitus soveltaa kaikilla reiteillä maailmanlaajuisesti. Huolellinen toimija, joka on tietoinen kyseisen yhteensovittamisen ulottuvuudesta, olisi siis tiennyt tai ainakin sen olisi pitänyt tietää yhteensovittamisen ulottuvan kolmansiin maihin, joissa se ei toiminut.

687 Edellä esitetyn perusteella on siis todettava, että kantajat eivät voi perustellusti arvostella komissiota siitä, että se on päätellyt niiden tienneen riittävällä tavalla yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen turvallisuuslisään liittyvistä osatekijöistä, joihin ne eivät suoraan osallistuneet.

688 Millään muulla kantajien esittämällä väitteellä ei voida kyseenalaistaa näitä päätelmiä.

689 Ensinnäkin koska todisteet, joihin komissio vetoaa, olivat sellaisia, että kantajat saivat niistä riittävät tiedot lisiin liittyvästä riidanalaisesta yhteydenpidosta, johon ne eivät suoraan osallistuneet, niiden ei ollut tarpeen saada niistä tietoa myös muilla keinoin eikä varsinkaan Lufthansan kanssa käymiensä keskustelujen välityksellä, tarkkailemalla kilpailijoidensa markkinakäyttäytymistä tai kuulumalla väitteiden mukaisen ”ydinryhmän verkostoon”.

690 Komissiota ei näin ollen voida arvostella siitä, ettei se nimenomaisesti tutkinut kantajien väitteitä tältä osin.

691 Toiseksi siltä osin kuin on kyse väitteestä, joka liittyy toimenpiteisiin, joita Lufthansan väitetään toteuttaneen kilpailusääntöjen noudattamiseksi, on aluksi todettava, että kantajat eivät osoita tienneensä niistä rikkomisajanjaksolla. Päinvastoin – kuten kantajat itse vastauskirjelmässä myöntävät – ne ”eivät ole onnistuneet löytämään yhtään sähköpostiviestiä, jossa [Lufthansa] olisi lähettänyt polttoainelisän käyttöönottoa koskevat vuoden 2000 suuntaviivansa [SAS Cargolle]”.

692 On seuraavaksi todettava, että ainoa todiste, johon kantajat vetoavat nyt käsiteltävän väitteen tueksi, on Lufthansan hallituksen polttoainelisän käyttöönotosta 21.12.1999 tekemä päätös. Kuten komissio kuitenkin perustellusti toteaa, kyseinen päätös koskee yksinomaan ilmoitusta polttoainelisän käyttöönotosta joulukuun 1999 lopussa eikä osoita millään tavalla, että kyse oli sisäisestä käytännöstä, joka koski kilpailusääntöjen noudattamista lisien täytäntöönpanon osalta.

693 Lopuksi on joka tapauksessa huomautettava, että – kuten komissio lähinnä toteaa – vakuutteluilla, joita kantajat ovat voineet saada kilpailusääntöjen noudattamisen osalta, ei voitu järkevästi perustella toteamusta, jonka mukaan Lufthansa noudatti kilpailusääntöjä. On nimittäin niin, että yritykset kantavat periaatteessa itse riskin oikeustilan mahdollisesta virhearvioinnista, ja tässä pätee vanha yleinen elämänviisaus, jonka mukaan tietämättömyys ei suojaa rangaistukselta (tuomio 15.7.2015, Socitrel ja Companhia Previdente v. komissio, T-413/10 ja T-414/10, EU:T:2015:500, 304 kohta).

694 Nyt käsiteltävä väite voidaan siis vain hylätä.

2) Provisioiden maksamisesta kieltäytyminen

695 Kantajat väittävät komission tehneen virheen katsoessaan, että kun otetaan huomioon niiden osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen lisiin liittyviin osatekijöihin, ne olisivat kohtuudella voineet ennakoida muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien käyttäytymisen, joka koski kieltäytymistä provisioiden maksamisesta, ja olivat valmiit ottamaan siihen sisältyvän riskin. Kantajien mukaan on nimittäin yhtäältä niin, että provisioiden maksamisesta kieltäytymisellä ei ollut lisien kanssa samaa kilpailunvastaista päämäärää. Toisaalta ja joka tapauksessa pelkästään se, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen eri osatekijöillä on sama päämäärä, ei riitä osoittamaan, että kantajat olivat vaaditulla tavalla tietoisia osatekijästä, joka liittyi provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen.

696 Komissio väittää lähinnä, että kantajat olivat voineet kohtuudella ennakoida provisioiden maksamisesta kieltäytymisen ja olivat valmiita ottamaan siihen sisältyvän riskin, sillä perusteella, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen eri osatekijät liittyivät erottamattomasti toisiinsa. Lisien kilpailunvastainen päämäärä olisi komission mukaan nimittäin vaarantunut, jos lisiin olisi kohdistunut provisioiden avulla käytävää hintakilpailua.

697 Vastauskirjelmässään komissio lisää, että kantajien vastauskirjelmässä ja sen liitteissä sekä riidanalaisen päätöksen 680 ja 686 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit osoittavat, että provisioiden maksamisesta keskusteltiin WOW-allianssissa ja että kantajat tiesivät tai niiden olisi pitänyt tietää, että ne itse ja muut liikenteenharjoittajat eivät maksaneet provisioita lisistä.

698 On todettava, että komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 882 perustelukappaleessa lähinnä kantajien osallistuneen suoraan vain kahteen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kolmesta osatekijästä eli polttoainelisään ja turvallisuuslisään. Komission mukaan kantajien voitiin silti katsoa olevan vastuussa myös yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kolmannesta osatekijästä eli siitä, joka liittyi kieltäytymiseen provisioiden maksamisesta. Komission mukaan on niin, että kun otetaan huomioon kantajien osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kyseisiin osatekijöihin, ne olisivat ”kohtuudella voineet ennakoida osapuolten näkemystenvaihdon [provisioiden maksamisesta kieltäytymisen] kaltaisesta aiheesta, joka liittyi näihin osatekijöihin, ja olivat valmi[ita] ottamaan siihen sisältyvän riskin”. Vastauksessaan komissio täsmensi asian olevan näin, koska ”lisien yhteensovittamisen tavoitetta (tässä tapauksessa hintakilpailun välttäminen) ei voitu saavuttaa, jos lisistä maksettiin provisioita.

699 Näin tehdessään komissio ei tukeutunut päätelmissään erityisiin todisteisiin vaan ainoastaan lähinnä oletti, että kantajat tiesivät yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijästä, joka liittyi provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen, sillä perustella, että sillä oli sama päämäärä kuin kyseisen rikkomisen kahdella muulla osatekijällä. Edellä 653 kohdassa mieliin palautetun oikeuskäytännön mukaisesti lisien ja provisioiden maksamisesta kieltäytymisen välinen objektiivinen taloudellinen täydentävyys ei – vaikka sitä pidettäisiin toteen näytettynä – ole riittävä sen osoittamiseksi, että kantajien olisi kohtuudella pitänyt ennakoida se.

700 On siis katsottava, että seikat, joihin komissio nojautui riidanalaisen päätöksen 882 perustelukappaleessa, eivät olleet omiaan osoittamaan, että kantajat tiesivät vaaditulla tavalla muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien kilpailunvastaisista toimista, jotka koskivat provisioiden maksamisesta kieltäytymistä.

701 Kirjelmissään komissio viittasi silti kolmeen muuhun hallintomenettelyn asiakirja-aineistoon sisältyvään seikkaan osoittaakseen, että kantajat olivat tai että niiden olisi pitänyt olla tietoisia kyseisistä toimista ja että ne olivat valmiita ottamaan niihin sisältyvän riskin.

702 Ensimmäinen näistä seikoista on riidanalaisen päätöksen 690 perustelukappaleessa tarkoitettu sisäinen sähköpostiviesti, joka on päivätty 9.6.2005. Kyseisessä sähköpostiviestissä kantajien työntekijä kertoo ”Sveitsin [Cargo Accounts Settlement Systemsissä (rahdin kirjanpito- ja laskutusjärjestelmä, jäljempänä CASS)] työskentelevien pitkäaikaisten yhteyshenkilöiden” kanssa käymänsä keskustelun sisällöstä: siinä käsiteltiin huolintayhdistysten yhteensovitettuja toimia, jotka koskivat lisistä maksettavia provisioita. Mainittu työntekijä korostaa, että ”kysymys kokonaisuudessaan on kilpailun kannalta poikkeuksellisen arkaluonteinen ja [että] on tärkeää, että WOW[-allianssi] ei vastaa yhteisesti ja että WOW[-allianssin] yksittäiset jäsenet eivät anna ’yhteistä’ vastausta”. Kyseisen työntekijän mukaan ”paras etenemistapa olisi se, että CASS – kuten Sveitsissä – antaa seurauksia koskevia ohjeita”.

703 Riidanalainen päätös ei kuitenkaan anna mitään perusteita katsoa, että CASS olisi Sveitsissä ohjeistanut liikenteenharjoittajia sopimaan kahden- tai monenvälisesti siitä, että ne kieltäytyvät neuvottelemasta huolitsijoiden kanssa lisiin liittyvien provisioiden maksamisesta ja kieltäytyvät myöntämästä niille alennuksia lisistä. Riidanalaisesta päätöksestä ei myöskään ole mahdollista päätellä, että CASS oli ilmoittanut kantajille seikkoja, jotka olisivat viitanneet siihen, että muut tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat toimineet yhdessä tai aikoivat tehdä niin. Riidanalaisen päätöksen 680 perustelukappaleessa mainitusta sisäisestä sähköpostiviestistä, joka on päivätty 9.6.2005, ilmenee päinvastoin, että Sveitsissä ilmoitettiin yksinomaan ensinnäkin, että hinnat ja provisiot olivat ”[huolitsijan] ja [liikenteenharjoittajan] kahdenvälinen kysymys”, toiseksi, että huolitsija ei voinut yksipuolisesti päättää mukautuksista, ja kolmanneksi lähinnä, että huolitsijoiden menettelytavalla saattoi olla merkittäviä seurauksia.

704 Komissio ei siis voi perustellusti katsoa, että riidanalaisen päätöksen 680 perustelukappaleessa tarkoitetussa sisäisessä sähköpostiviestissä, joka oli päivätty 9.6.2005, pyritään osoittamaan, että kantajat olivat vaaditulla tavalla tietoisia muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä käyttäytymisestä, joka koski provisioiden maksamisesta kieltäytymistä.

705 Komissio ei myöskään voi perustellusti päätellä niistä 9.6.2005 päivättyä sähköpostiviestiä seuranneista sisäisistä viestienvaihdoista, joita tarkoitetaan riidanalaisen päätöksen 680 perustelukappaleessa, että WOW-allianssissa keskusteltiin provisioiden maksamisesta kieltäytymisestä. Päinvastoin – kuten samassa perustelukappaleessa mainitusta 14.6.2005 päivätystä sähköpostiviestistä ilmenee – eräs kantajien työntekijä torjui kyseisen mahdollisuuden todetessaan, että ”emme voi keskustella tästä WOW[-allianssissa], vaan kysymystä on käsiteltävä kussakin lentoyhtiössä”.

706 Toinen niistä todisteista, joihin komissio tukeutuu kirjelmissään sen toteamiseksi, että kantajat olivat vaaditulla tavalla tietoisia muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä käyttäytymisestä siltä osin kuin on kyse provisioiden maksamisesta kieltäytymisestä, on 28.12.2005 päivätty sähköpostiviesti. On huomattava, että kyseistä sähköpostiviestiä kuvaillaan riidanalaisen päätöksen 686 perustelukappaleessa. Mainitussa sähköpostiviestissä SAC:n työntekijä tiedustelee useilta liikenteenharjoittajilta, muun muassa kantajilta, ovatko ne kuulleet puhuttavan (”wondered if you have heard”) DHL:n Saksassa hiljattain julkaisemasta tiedonannosta, jonka sen Frankfurtissa (Saksa) sijaitsevat toimisto vastaanotti ja jossa ilmoitettiin, että lisistä peritään

vastaisuudessa provisio. SAC:n työntekijä lisää, että tiedonannossa viitataan IATA:n päätöslauselmaan 805zz, toteaa olevansa epävarma siitä, mistä on kyse, ja kiittää vastaanottajia niiden esittämistä huomioista.

707 Mainitun sähköpostiviestin sanamuodossa ei nimenomaisesti kehoteta kyseisiä liikenteenharjoittajia sopimaan provisioiden maksamisesta kieltäytymisestä eikä myöskään vaihtamaan tietoja siitä, miten ne aikoivat kaupallisesti reagoida kyseiseen tiedonantoon.

708 Kun otetaan huomioon kyseessä olevassa sähköpostiviestissä ilmaistu epävarmuus, joka liittyy IATA:n päätöslauselmaan 805zz, on ymmärrettävää, että SAC:n työntekijän tiedustelut koskivat ainoastaan sitä, onko lisistä mahdollisesti maksettava provisioita. Toisen liikenteenharjoittajan työntekijän vastauksessa viitataan kuitenkin siihen, että SAC:n sähköpostiviesti voitiin ymmärtää myös siten, että se koski kaupallista reagointia DHL:n tiedonantoon. Sisäisessä sähköpostiviestissä, joka on päivätty 3.1.2006, kyseinen työntekijä huomautti nimittäin puhuneensa Lufthansalle, joka oli muun muassa ilmoittanut, ettei se ”aio hyväksyä tämäntyyppisiä laskuja”.

709 Tästä seuraa, että riidanalaisen päätöksen 686 perustelukappaleessa kuvaillun, 28.12.2005 päivätyn sähköpostiviestin perusteella ei yksinään voida osoittaa kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijään, joka liittyi provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen. Edellä 344 kohdassa mainitun vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on kuitenkin tutkittava, voiko kyseinen sähköpostiviesti yhdessä muiden seikkojen kanssa muodostaa indisiokokonaisuuden, jonka perusteella komissio saattoi päätellä asian olevan näin (ks. jäljempänä 711 ja 712 kohta).

710 Kolmas niistä todisteista, joihin komissio tukeutuu kirjelmissään sen toteamiseksi, että kantajat olivat vaaditulla tavalla tietoisia muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä käyttäytymisestä siltä osin kuin on kyse provisioiden maksamisesta kieltäytymisestä, on ote SAS Cargon väitetiedoksiantoon antamasta vastauksesta. Kyseisestä otteesta ilmenee, että 10.6.2005 eräs kantajien työntekijä lähetti toiselle liikenteenharjoittajalle lisistä maksettavia provisioita koskevan sähköpostiviestin vastoin esimiehensä nimenomaisia ohjeita. Komissio kuitenkin väittää ainoastaan, että mainittu ote ”osoittaa, että Lufthansa välitti [lisistä maksettavia provisioita] – – koskevia tietoja [kantajille] ja että [niiden] työntekijä vastasi niihin”, mutta ei kuitenkaan tarkenna, mistä tiedoista on kyse, eikä varsinkaan väitä, että ne koskivat mahdollista yhdenmukaistettua vastausta huolitsijoille.

711 Näin ollen ja vaikka oletettaisiin, että kyseiset kolme seikkaa, joihin komissio viittasi oikeudenkäynnissä, voitaisiin ottaa huomioon, niiden ei voitaisi katsoa olevan erikseen tai yhdessä arvioituina sellaisia, että kantajat saattoivat olla vaaditulla tavalla tietoisia muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien kilpailusääntöjen rikkomista merkitsevästä käyttäytymisestä siltä osin kuin oli kyse provisioiden maksamisesta kieltäytymisestä.

712 Koska ei ole esitetty muita painavia, täsmällisiä ja yhtäpitäviä todisteita, jotka olisivat omiaan osoittamaan tällaisen tietoisuuden, on todettava, että komissio teki virheen katsoessaan kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijästä, joka liittyi provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen. Nyt käsiteltävä väite on siis hyväksyttävä ja riidanalaisen päätöksen 1 artikla kumottava siltä osin kuin siinä vedotaan kantajien vastuuseen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kyseisestä osatekijästä. Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on hylättävä muilta osin.

j) Kanneperusteen kymmenes osa, joka koskee virheitä sen indisiokokonaisuuden kokonaisarvioinnissa, johon komissio vetoaa

713 Kantajat väittävät, että komissio luetteli riidanalaisessa päätöksessä useita erilaisia, yksittäisiä ja paikallistasolla noudatettuja menettelytapoja tutkimatta, onko niiden välillä objektiivisia yhteyksiä, joten se teki kantajien mukaan virheen päätellessään indisiokokonaisuudesta, johon se vetoaa, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisää ja turvallisuuslisää koskeviin osatekijöihin.

714 Siltä osin kuin on kyse joulukuun 1999 ja joulukuun 2001 välisenä aikana tapahtuneesta riidanalaisesta yhteydenpidosta ne seikat, joihin komissio vetoaa, vastaavat kantajien mukaan tiettyjen seikkojen osalta käyttäytymistä, jolla ei ole yhteyttä ETA:n sisäiseen liikenteeseen. Muut seikat eivät kantajien mukaan riitä osoittamaan niiden osallistumista yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen joko sen vuoksi, että ne eivät todista niiden pitäneen yhteyttä muihin liikenteenharjoittajiin, ne koskevat allianssin piiriin kuuluvia tosiseikkoja tai ne eivät aineellisesti, maantieteellisesti tai ajallisesti kuulu yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan. Lisäksi todisteet, joihin komissio vetoaa ja jotka koskevat toukokuun 2004 ja helmikuun 2006 välillä tapahtunutta riidanalaista yhteydenpitoa, ovat kantajien mukaan suurimmaksi osaksi tehottomia tai liittyvät lainmukaiseen käyttäytymiseen, joka tapahtui allianssien puitteissa tai jota edellytettiin paikallisessa sääntelyssä. Kantajien mukaan kyse on joka tapauksessa useista yksittäisistä ja paikallisista tapauksista.

715 Turvallisuuslisään liittyvän käyttäytymisen osalta kantajat väittävät, että suurin osa siitä tapahtui ennen toukokuuta 2004. Sillä ei niiden mukaan ole mitään yhteyttä ETA:n sisäiseen liikenteeseen, se koskee allianssin tai paikallisen sääntelyn alaan kuuluvia tosiseikkoja tai se ei todista kantajien ja muiden liikenteenharjoittajien välisen yhteydenpidon olemassaoloa. Ainoa toukokuun 2004 jälkeen ajoittuva tosiseikka liittyy niiden mukaan allianssin puitteissa tapahtuneeseen lainmukaiseen käyttäytymiseen.

716 Komissio kiistää kantajien väitteet.

717 Nyt käsiteltävässä kanneperusteen osassa kantajat väittävät lähinnä, että kyseisen kanneperusteen ensimmäisestä yhdeksänteen osasta ilmenee, että sen indisiokokonaisuuden perusteella, johon komissio vetoaa riidanalaisen päätöksen 791 ja 792 perustelukappaleessa, ei voida – kun sitä tarkastellaan kokonaisuutena – osoittaa, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään ja turvallisuuslisään liittyviin osatekijöihin.

718 Siltä osin kuin on kyse polttoainelisään liittyvästä käyttäytymisestä, nyt käsiteltävän kanneperusteen ensimmäisestä yhdeksänteen osan tarkastelusta ilmenee käsiteltävässä asiassa ensinnäkin, että niistä noin 40 riidanalaisesta yhteydenotosta, joihin komissio vetosi, vain kuusi on jätettävä pois indisiokokonaisuudesta, johon vedotaan riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa. Kyse on riidanalaisen päätöksen 196, 223, 406, 415, 443 ja 517 perustelukappaleessa tarkoitetuista yhteydenotoista.

719 Tältä osin on ensinnäkin huomautettava, että yhteydenotot, jotka on selostettu riidanalaisen päätöksen 223 ja 517 perustelukappaleessa, kuuluvat niihin 13 riidanalaiseen yhteydenottoon, joiden perusteella komissio katsoi, että WOW-allianssin jäsenet, joihin kantajat kuuluivat, keskustelivat polttoainelisän toteuttamisesta. Kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen toisesta neljänteen osan tarkastelusta kuitenkin ilmenee, loput 11 yhteydenottoa ovat riittävä peruste kyseiselle toteamukselle.

720 Toiseksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 443 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenotto on yksi niistä kolmesta riidanalaisesta yhteydenotosta, joihin komissio nojautui sen toteamiseksi, että kantajat ja ACCS:n jäsenet olivat lähettäneet toisilleen sähköpostiviestejä, joista kävivät ilmi toimet, joita ne aikoivat toteuttaa, ja niitä koskevat tulevat ilmoitukset. Kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen kuudennen osan neljännen väitteen tarkastelusta kuitenkin ilmenee, muut kaksi yhteydenottoa ovat riittävä peruste tälle toteamukselle.

721 Kolmanneksi on todettava, että riidanalaisen päätöksen 196, 406 ja 415 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenotot kuuluvat niihin kahdeksaan riidanalaiseen yhteydenottoon, joihin vedotaan riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa sen toteamuksen tueksi, että ”on olemassa muitakin todisteita yhteydenpidosta kilpailijoiden kanssa”. Kuten ilmauksen ”lisäksi” käyttökin osoittaa, kyse on ylimääräisestä toteamuksesta. Näin ollen vaikka oletettaisiin, että riidanalaisen päätöksen 196, 406 ja 415 perustelukappaleessa tarkoitettujen yhteydenottojen pois jättäminen merkitsisi kyseisen toteamuksen virheellisyyttä, sillä ei olisi vaikutusta siihen, että indisiokokonaisuudella, johon riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa vedotaan, voidaan tarvittaessa osoittaa kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään liittyvään osatekijään.

722 On joka tapauksessa huomautettava, että – kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen kuudennesta kahdeksanteen osan tarkastelusta ilmenee – viisi muuta yhteydenottoa, joihin vedotaan sen toteamuksen tueksi, että on ”olemassa muitakin todisteita, jotka koskevat yhteydenpitoa kilpailijoiden kanssa”, olivat sille riittävä peruste.

723 Neljänneksi riidanalaisen päätöksen 196, 223, 406, 415, 443 ja 517 perustelukappaleessa tarkoitetut yhteydenotot tapahtuivat ajanjaksoilla, joiden osalta komissiolla on hallussaan muita todisteita sen toteamuksen tueksi, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään liittyvään osatekijään, kuten erityisesti riidanalaisen päätöksen 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 ja 546 perustelukappaleesta ilmenee.

724 Edellä esitetystä ilmenee, että väitteillä, joita kantajat esittävät nyt käsiteltävän kanneperusteen osan tueksi, ei voida kyseenalaistaa indisiokokonaisuutta, johon komissio vetoaa riidanalaisen päätöksen 791 perustelukappaleessa osoittaakseen kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään liittyvään osatekijään.

725 Turvallisuuslisään liittyvästä käyttäytymisestä on toiseksi todettava, että kantajien kolmannen kanneperusteen nyt käsiteltävän osan tueksi esittämissä väitteissä toistetaan lähinnä kanneperusteen yhdeksän ensimmäisen osan taustalla olevat väitteet siltä osin kuin ne koskevat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen turvallisuuslisään liittyvää osatekijää. Kyseiset väitteet on kuitenkin hylätty.

726 Riidanalaisen päätöksen 618 ja 620 perustelukappaleessa mainituista sähköpostiviesteistä on lisäksi todettu edellä 338–344 kohdassa, että ne eivät olleet välittömiä todisteita kantajien osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen turvallisuuslisään liittyvään osatekijään, vaan ainoastaan indisioita, jotka oli arvioitava yhdessä kaikkien muiden komission riidanalaisen päätöksen 792 perustelukappaleessa esille tuomien seikkojen kanssa. Riidanalaisen päätöksen 618 ja 620 perustelukappaleessa tarkoitetut sähköpostiviestit kuuluvat niihin yhdeksään riidanalaiseen yhteydenottoon, joihin vedotaan riidanalaisen päätöksen 792 perustelukappaleessa sen toteamuksen tueksi, jonka mukaan kantajat yhteensovittivat turvallisuuslisän tason WOW-allianssin jäsenten kanssa. Tähän voidaan lisätä

mainitun päätöksen 673 perustelukappaleessa tarkoitettu yhteydenotto. Kuten nyt käsiteltävän kanneperusteen neljännen, kuudennen ja kahdeksannen osan tarkastelusta kuitenkin ilmenee, kyseiset yhteydenotot olivat riittävä peruste WOW-allianssin jäsenten välisen turvallisuuslisään liittyvän yhteensovittamisen toteamiselle.

727 Kantajien väitteillä ei siis voida kyseenalaistaa indisiokokonaisuutta, johon komissio vetoaa riidanalaisen päätöksen 792 perustelukappaleessa osoittaakseen kantajien osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen turvallisuuslisään liittyvään osatekijään.

728 Kanneperusteen nyt käsiteltävä osa on siis hylättävä ja sen seurauksena on todettava, että jollei virheistä, jotka todettiin edellä 562 kohdassa siltä osin kuin on kyse kantajien osallistumisesta polttoainelisän yhteensovittamiseen Thaimaassa 20.7.2005–14.2.2006, ja edellä 712 kohdassa siltä osin kuin on kyse niiden osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijään, joka koskee provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, kantajat eivät ole nyt käsiteltävän kanneperusteen yhteydessä osoittaneet, että komissio teki virheen määrittäessään, miten laajasti ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

4. Neljäs kanneperuste, joka koskee SEUT 266 artiklan rikkomista, perusoikeuskirjan 17 artiklassa suojatun omistusoikeuden loukkaamista ja perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiä

729 Neljäs kanneperuste, jossa kantajat vetoavat riidanalaisen päätöksen sisäisiin epäjohdonmukaisuuksiin, jakaantuu kolmeen osaan, joista ensimmäinen koskee SEUT 266 artiklan rikkomista, toinen perusoikeuskirjan 17 artiklassa suojatun omistusoikeuden loukkaamista ja kolmas perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiä.

a) Ensimmäinen osa, joka koskee SEUT 266 artiklan rikkomista

730 Kantajat väittävät komission rikkoneen SEUT 266 artiklaa, kun se ei toteuttanut 16.12.2015 annetun tuomion SAS Cargo Group ym. v. komissio (T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990) täytäntöönpanoon liittyviä tarvittavia toimenpiteitä. Niiden mukaan riidanalaisessa päätöksessä on siten samoja epäjohdonmukaisuuksia kuin ne, joita unionin yleinen tuomioistuin totesi mainitussa tuomiossa yhtäältä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaoloa koskevan väitteen ja toisaalta niiden ristiriitaisten toteamusten välillä, jotka koskivat kilpailusääntöjä rikkovaan käyttäytymiseen osallistuneiden eri liikenteenharjoittajien vastuuta. Kantajat viittaavat tältä osin erilaisiin johtopäätöksiin, joita komissio niiden mukaan teki 13. ja 14.12.1999 käydystä sähköpostiviestien vaihdosta päätellessään sen perusteella ajankohdan, josta kantajien osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen alkoi, ja sulkiessaan samalla pois kahden muun mainittuun sähköpostiviestien vaihtoon osallistuneen liikenteenharjoittajan osallistumisen kyseiseen rikkomiseen.

731 Komissio kiistää kantajien väitteet.

732 SEUT 266 artiklan mukaan toimielimen, jonka säädös on julistettu mitättömäksi, on toteutettava kumoamistuomion täytäntöön panemiseksi tarvittavat toimenpiteet. Tämä velvoite on ymmärrettävä ainoastaan siinä laajuudessa, mikä on välttämätöntä kumoamistuomion täytäntöön panemisen varmistamiseksi (ks. tuomio 29.11.2007, Italia v. komissio, C-417/06 P, ei julkaistu, EU:C:2007:733, 52 kohta).

733 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan toimielimen on kumoamistuomion noudattamiseksi ja pannakseen sen kaikilta osin täytäntöön paitsi noudatettava tuomion tuomiolauselmaa myös otettava huomioon siihen johtaneet perustelut, jotka ovat sen tarpeellinen tuki, sillä perustelut ovat välttämättömiä tuomiolauselman täsmällisen sisällön määrittämiseksi (tuomio 26.4.1988, Asteris ym. v. komissio, 97/86, 99/86, 193/86 ja 215/86, EU:C:1988:199, 27 kohta ja tuomio 6.3. 2003, Interporc v. komissio, C-41/00 P, EU:C:2003:125, 29 kohta).

734 SEUT 266 artiklassa kyseinen toimielin velvoitetaan huolehtimaan siitä, ettei toimea, jolla kumottu toimi korvataan, rasita kumoamistuomiossa todettu lainvastaisuus (ks. vastaavasti tuomio 29.4.2004, IPK-München ja komissio, C-199/01 P ja C-200/01 P, EU:C:2004:249, 83 kohta).

735 Unionin yleinen tuomioistuin totesi 16.12.2015 antamassaan tuomiossa SAS Cargo Group ym. v. komissio (T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990), että 9.11.2010 tehdyn päätöksen perustelujen ja päätösosan välillä oli ristiriitaisuuksia, koska perusteluissa kuvattiin yksi ainoa yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen, joka koski kaikkia kartellin kattamia reittejä ja johon 9.11.2010 tehdyn päätöksen 21 adressaatin väitettiin osallistuneen, kun taas päätösosassa yksilöitiin joko neljä erillistä yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua kilpailusääntöjen rikkomista tai yksi ainoa yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen, josta katsottiin olevan vastuussa ainoastaan liikenteenharjoittajien, jotka osallistuivat 9.11.2010 tehdyn päätöksen 1–4 artiklassa mainituilla reiteillä suoraan kussakin näistä artikloista tarkoitettuun kilpailusääntöjä rikkovaan käyttäytymiseen tai olivat tietoisia kilpailunvastaisesta yhteistyöstä näillä reiteillä ja hyväksyivät siihen sisältyvän riskin (ks. edellä 17 kohta).

736 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi lisäksi 9.11.2010 tehdyn päätöksen perustelujen sisältävän huomattavia sisäisiä ristiriitaisuuksia, koska niissä esitettiin arviointeja, jotka on vaikea sovittaa yhteen sellaisen yhtenä kokonaisuutena pidettävän kartellin olemassaolon kanssa, joka kattaa kaikki päätösosassa tarkoitetut reitit, sellaisena kuin se kuvataan samoissa perusteluissa (tuomio 16.12.2015, SAS Cargo Group ym. v. komissio, T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990, 75 kohta). Näihin arvioihin kuului muun muassa se, jossa vahvistettiin kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen alkamisajankohdaksi tiettyjen liikenteenharjoittajien osalta 1.5.2004 sillä perusteella, että niiden ei voitu katsoa olevan vastuussa rikkomisesta ETA:n sisäisten reittien osalta ja että asetusta N:o 1/2003 oli alettu soveltaa niiden liikennöimiin reitteihin vasta kyseisestä ajankohdasta lähtien (tuomio 16.12.2015, SAS Cargo Group ym. v. komissio, T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990, 76 kohta).

737 Nyt käsiteltävässä asiassa kantajat eivät esitä mitään väitteitä, jotka osoittaisivat, että edellä todetut ristiriitaisuudet toistuivat riidanalaisessa päätöksessä. Ne korostavat ainoastaan, että ajankohta, jolloin niiden yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistuminen alkoi, määriteltiin 13. ja 14.12.1999 käydyn sähköpostiviestien vaihdon perusteella, toisin kuin muiden liikenteenharjoittajien, jotka olivat kuitenkin osallistuneet mainittuun sähköpostiviestien vaihtoon. Kantajat eivät mainitse, miten ne katsovat kyseisen seikan osoittavan, että 16.12.2015 annetussa tuomiossa SAS Cargo Group ym. v. komissio (T-

56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990) havaitut ristiriitaisuudet ovat säilyneet riidanalaisessa päätöksessä ja miten se on ristiriidassa erityisesti sellaisen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen toteamisen kanssa, joka liittyi kaikkiin kartellin kattamiin reitteihin ja johon kaikkien tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien väitettiin osallistuneen.

738 Päinvastoin kuin kantajat väittävät, unionin yleinen tuomioistuin ei myöskään ole todennut 16.12.2015 annetun tuomion SAS Cargo Group ym. vastaan komissio (T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990) 85 kohdassa, että komissio oli perustellut riittämättömällä tavalla 9.11.2010 tehdyn päätöksen katsoessaan, että 13. ja 14.12.1999 käyty sähköpostiviestien vaihto oli osoitus kantajien mutta ei muiden kyseisen viestienvaihdon osapuolina olleiden liikenteenharjoittajien osallistumisesta. Mainitussa kohdassa unionin yleinen tuomioistuin käsitteli 9.11.2010 tehdyssä päätöksessä olevien ristiriitaisuuksien seurauksia siinä tapauksessa, että sen päätösosan tulkitaan kuvaavan neljää erillistä yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua kilpailusääntöjen rikkomista. Unionin yleinen tuomioistuin mainitsi tässä yhteydessä kantajien väitteen, jonka mukaan komissio kohteli syrjivästi 13. ja 14.12.1999 käytyä sähköpostiviestien vaihtoa, vain havainnollistaakseen kyseisten ristiriitaisuuksien seurauksia. Kuten unionin yleinen tuomioistuin 16.12.2015 annetun tuomion SAS Cargo Group ym. vastaan komissio (T-56/11, ei julkaistu, EU:T:2015:990) 85 kohdassa nimittäin lähinnä toteaa, mainittujen ristiriitaisuuksien vuoksi kantajien ei ollut mahdollista ymmärtää, oliko niitä kohdeltu eri tavalla kuin muita 9.11.2010 tehdyn päätöksen adressaatteja, jotka osallistuivat kyseessä olevaan sähköpostiviestien vaihtoon, sillä perustella, että viimeksi mainitut eivät liikennöineet tietyillä reiteillä.

739 Kantajat eivät siis ole osoittaneet, että riidanalaisessa päätöksessä rikottiin SEUT 266 artiklaa. Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on näin ollen hylättävä.

b) Kanneperusteen toinen osa, joka koskee perusoikeuskirjan 17 artiklassa suojatun omistusoikeuden loukkaamista

740 Kantajat väittävät komission toimineen mielivaltaisesti ja valikoivasti niihin nähden ja loukanneen perusoikeuskirjan 17 artiklassa suojattua omistusoikeutta, jonka merkitys ja ulottuvuus ovat perusoikeuskirjan 52 artiklan 3 kohdan mukaan samat kuin Euroopan ihmisoikeussopimuksen ensimmäisen lisäpöytäkirjan 1 artiklassa. Kantajien mukaan sakon määrääminen niille loukkaa perusteettomasti niiden omistusoikeutta sakon mielivaltaisuuden ja epäjohdonmukaisuuden vuoksi, koska komissio ei kantajien mukaan ottanut huomioon tiettyjen rikkomiseen syyllistyneiden yritysten vastuuta tai otti sen huomioon lyhyemmältä ajalta.

741 Komissio kiistää kantajien väitteet.

742 Kuten edellä 424 kohdassa todettiin, on niin, että vaikka yritys on ollut samankaltaisessa tilanteessa kuin kantaja eikä sitä vastaan ole käynnistetty menettelyä sen vuoksi, että komissio ei ole todennut kilpailusääntöjen rikkomista sellaisen toimijan osalta, joka on samankaltaisessa tilanteessa kuin kantaja, ei voida jättää huomiotta kantajan osalta todettua kilpailunsääntöjen rikkomista silloin, kun rikkominen on näytetty asianmukaisesti toteen ja vaikka tämän toisen yrityksen tilannetta ei ole saatettu unionin tuomioistuinten käsiteltäväksi. Sama pätee silloin, kun asianomainen yritys tukeutuu siihen, että yritykselle, jonka väitetään olevan samankaltaisessa tilanteessa, ei ole määrätty seuraamusta siitä kilpailusääntöjen rikkomisen osasta, johon se on osallistunut (ks. vastaavasti tuomio 9.3.2017, Samsung SDI ja Samsung SDI (Malaysia) v. komissio, C-615/15 P, ei julkaistu, EU:C:2017:190, 38 kohta).

743 Nyt käsiteltävän kanneperusteen osan yhteydessä kantajat viittaavat kuitenkin uudestaan komission arvioihin, jotka liittyvät 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon, ja väittävät nimenomaisesti komission toimineen mielivaltaisesti, kun se ei ottanut huomioon tiettyjen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen syyllistyneiden yritysten vastuuta tai otti sen huomioon lyhyemmältä ajalta. Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on näin ollen hylättävä.

744 Siitä, että komission väitetään jättäneen huomiotta tiettyjen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen syyllistyneiden yritysten vastuun, on joka tapauksessa muistutettava, että – kuten edellä 463 kohdasta ilmenee – mahdollisuus osoittaa yrityksen osallistuminen kilpailusääntöjen rikkomiseen riippuu sitä koskevien todisteiden kokonaisuudesta, kuten komissio perustellusti korostaa. Edellä 464 kohdasta ilmenee myös, että komissio totesi perustellusti, että se ”ei välttämättä an[tanut] samaa arvoa jokaiselle perustelukappaleelle – – eikä jokaiselle niihin sisältyvälle yksittäiselle todisteelle” ja että ”perustelukappaleet, joihin viitat[tiin], o[li]vat pikemminkin osa kaikkien niiden todisteiden kokonaisuutta, joihin [se] tukeutu[i] ja jotka o[li] arvioitava tässä yhteydessä”. Tästä voidaan päätellä, että muun kuin tutkinnan kohteena olleen tai vähäisemmässä määrin tutkinnan kohteena olleen yrityksen mainitseminen tietyissä asiakirjoissa, joihin on vedottu sellaisia yrityksiä vastaan, joille komissio on määrännyt seuraamuksia, ei ole riittävä peruste katsoa, että ensiksi mainittu yritys on jälkimmäisiin yrityksiin rinnastettavassa tilanteessa siltä osin kuin on kyse niiden vastuusta tarkasteltavana olevan kilpailusääntöjen rikkomisen osalta.

745 Tästä seuraa, että komissio saattoi riidanalaisen päätöksen epäjohdonmukaisuutta aiheuttamatta katsoa, että sen riidanalaisen yhteydenpidon kokonaisarviointi, johon kantajia vastan vedotaan, oli riittävä peruste katsoa niiden rikkoneen kilpailusääntöjä ja samanaikaisesti katsoa, ettei ollut esitetty riittävän vakuuttavaa indisiokokonaisuutta, jotta muiden kuin tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien, jotka olivat osallistuneet tiettyihin yhteydenottoihin, olisi voitu katsoa rikkoneen kilpailusääntöjä.

746 Samoin siitä, että komissio vahvisti kantajien ja muiden tutkinnan kohteena olleiden, 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon osallistuneiden liikenteenharjoittajien osallistumisen kilpailusääntöjen rikkomiseen alkaneen eri ajankohtina, on muistettava, että sen ajankohdan määrittäminen, jolloin yrityksen osallistuminen kilpailusääntöjen rikkomiseen alkoi, voi riippua kaikista kyseessä olevan ajankohdan kanssa samanaikaisesti, sitä aikaisemmin tai sen jälkeen toteen näytetyistä todisteista (ks. vastaavasti tuomio 16.6.2015, FSL ym. v. komissio, T-655/11, EU:T:2015:383, 178 kohta).

747 Komissio saattoi siis tässäkin ilman, että se aiheutti riidanalaisen päätöksen epäjohdonmukaisuuden, katsoa, että samanaikaisesti toteen näytettyjen todisteiden kokonaisuus oli riittävä peruste katsoa SAS Consortiumin syyllistyneen kilpailusääntöjen rikkomiseen 13.12.1999 lukien, ottaen kuitenkin huomioon, että vastaavia todisteita ei ollut esitetty, jotta kahden muun tutkinnan kohteena olleen liikenteenharjoittajan, jotka olivat myös osallistuneet 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon, olisi voitu katsoa rikkoneen kilpailusääntöjä samasta ajankohdasta lukien.

748 Komissiota ei näin ollen voida arvostella siitä, että se on ottanut huomioon yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen eri alkamisajankohdat yhtäältä kantajien ja toisaalta kahden muun tutkinnan kohteena olleen liikenteenharjoittajan osalta, vaikka kaikki kyseiset liikenteenharjoittajat olisivat osallistuneet 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon.

749 Kuten komissio perustellusti väittää ilman, että tätä olisi kiistetty, yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen alkamisajankohdat vastaavat kunkin kolmen tutkinnan kohteena olleen liikenteenharjoittajan osalta niiden lähettämien ensimmäisten sähköpostiviestien, joihin niitä vastaan on vedottu, päivämääriä (ks. riidanalaisen päätöksen 135 ja 161 perustelukappale), kun taas kantajat puolestaan lähettivät 13.12.1999 päivätyn sähköpostiviestin. Tästä seuraa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen eri alkamisajankohdille, jotka komissio on ottanut huomioon käsiteltävässä asiassa, on olemassa objektiivinen peruste. On siis kokonaan suljettava pois se, että komissio olisi tältä osin toiminut mielivaltaisesti.

750 Tästä seuraa, että omistusoikeuden loukkaamista koskeva väite, joka perustui täysin väitteeseen käsiteltävässä asiassa noudatetun menettelyn mielivaltaisuudesta ja epäjohdonmukaisuudesta, voidaan ainoastaan hylätä.

751 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on hylättävä.

c) Kanneperusteen kolmas osa, joka koskee perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiä

752 Kantajat väittävät lähinnä, ettei komissio perustellut päätöstään riittävällä tavalla yhtäältä jättäessään huomiotta tiettyjen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistuneiden liikenteenharjoittajien vastuun ja toisaalta katsoessaan, että muiden tutkinnan kohteena olleiden, 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon osallistuneiden liikenteenharjoittajien osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomisen alkoi eri ajankohtana.

753 Komissio kiistää kantajien väitteet.

754 Siltä osin kuin on kyse komission päätöksestä jättää huomiotta tiettyjen kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistuneiden yritysten vastuu, on tältä osin yhtäältä muistettava, ettei komissiolla ollut mitään velvollisuutta esittää riidanalaisessa päätöksessä perusteluja sille, että muiden liikenteenharjoittajien ei katsottu olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta. Toimen perusteluvelvollisuus ei voi pitää sisällään toimen tehneen toimielimen velvollisuutta perustella sitä, ettei se ole tehnyt muita vastaavia kolmansille osapuolille osoitettuja toimia (tuomio 8.7.2004, JFE Engineering v. komissio, T-67/00, T-68/00, T-71/00 ja T-78/00, EU:T:2004:221, 414 kohta).

755 Käsiteltävässä asiassa kantajat vetoavat nimenomaisesti siihen, että komissio ei ole selittänyt, miksi yritysten, joiden väitettiin olevan niiden kanssa samankaltaisessa tilanteessa, ei katsottu olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta.

756 Tästä seuraa, että nyt käsiteltävä väite ei voi menestyä.

757 Siltä osin kuin on kyse perusteluvelvollisuuden laiminlyömisestä sillä perusteella, että kantajat väittävät komission kohdelleen 13. ja 14.12.1999 käytyä sähköpostiviestien vaihtoa epäjohdonmukaisesti, on toisaalta korostettava, että riidanalaisen päätöksen 1169 perustelukappaleessa komissio vahvisti kantajien rikkomiseen osallistumisen alkamisajankohdaksi 13.12.1999. Samassa perustelukappaleessa se vahvisti kahden muun tutkinnan kohteena olleen, 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon osallistuneen liikenteenharjoittajan rikkomiseen osallistumisen alkamisajankohdaksi 21.9.2000 ja 14.12.1999.

758 Kuten edellä 749 kohdassa todettiin, riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että kyseiset päivämäärät vastaavat kunkin kolmen tutkinnan kohteena olleen, 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon osallistuneen liikenteenharjoittajan osalta niiden lähettämien ensimmäisten sähköpostiviestien, joihin niitä vastaan vedottiin, päivämääriä. Riidanalaisen päätöksen 1148 perustelukappaleessa komissio yksilöi kyseiset sähköpostiviestit. Kantajien osalta kyse on riidanalaisen päätöksen 135 ja 790–792 perustelukappaleessa tarkoitetuista sähköpostiviesteistä. Kahden muun tutkinnan kohteena olleen, 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon osallistuneen liikenteenharjoittajan osalta kyse on riidanalaisen päätöksen 161 ja 717–720 perustelukappaleessa sekä 135 ja 773–777 perustelukappaleessa tarkoitetuista sähköpostiviesteistä.

759 Näin ollen väite siitä, että komissio perusteli riittämättömällä tavalla päätöstään ottaa huomioon eri rikkomiseen osallistumisen alkamisajankohta niiden kolmen tutkinnan kohteena olleen liikenteenharjoittajan osalta, joiden väitettiin osallistuneen 13. ja 14.12.1999 käytyyn sähköpostiviestien vaihtoon, on hylättävä perusteettomana.

760 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä kanneperusteen osa ja siten neljäs kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä.

5. Viides kanneperuste, joka koskee virheitä kantajille määrätyn sakon määrän määrittämisessä

761 Kantajat vetoavat viidenteen kanneperusteeseen toissijaisesti siltä varalta, että unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että komissiolla oli oikeus määrätä niille sakko. Kantajat jakavat tämän kanneperusteen viiteen osaan, joista ensimmäinen koskee virheitä myynnin arvon määrittämisessä, toinen virheitä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden määrittämisessä, kolmas virheitä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen keston määrittämisessä, neljäs virheitä vuoden 2006 suuntaviivojen 28 kohdan, joka koskee rikkomisen uusimista, soveltamisessa ja viides virheitä lieventävien seikkojen arvioinnissa.

a) Kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee virheitä myynnin arvon määrittämisessä

762 Kantajat väittävät komission rikkoneen vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohtaa sisällyttämällä myynnin arvoon tiettyjä niiden myyntejä, jotka eivät liittyneet – suoraan tai epäsuorasti – yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Kyse on kantajien mukaan ensinnäkin ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä toteutuneesta myynnistä, toiseksi ”ETA:n ulkopuolella” toteutuneesta myynnistä, kolmanneksi niillä reiteillä toteutuneesta myynnistä, jotka eivät liity niihin ”muutamiin reitteihin”, joilla kantajien väitetään osallistuneen paikallisiin yksittäistapauksiin, ja neljänneksi muihin rahtipalvelujen hintatekijöihin kuin polttoainelisään ja turvallisuuslisään liittyvistä määristä.

763 Vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Määrittääkseen sakon perusmäärän komissio käyttää sellaisten rikkomiseen suoraan tai epäsuorasti liittyvien tavaroiden tai palveluiden myyntiarvoa, jotka yritys on myynyt Euroopan talousalueen (ETA) alueella sijaitsevalla asian kannalta merkityksellisellä maantieteellisellä alueella. Komissio käyttää yleensä lähtökohtana yrityksen myyntiä sen ajanjakson viimeisenä täytenä vuotena, jona yritys osallistui rikkomiseen (jäljempänä ’myyntiarvo’).”

764 Kuten oikeuskäytännöstä ilmenee, kyseisen kohdan tavoitteena on käyttää yritykselle määrättävän sakon laskentapohjana määrää, joka heijastaa rikkomisen taloudellista merkitystä ja kyseisen yrityksen suhteellista osuutta siinä (tuomio 12.11.2014, Guardian Industries ja Guardian Europe v. komissio, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 57 kohta ja tuomio 28.6.2016, Portugal Telecom v. komissio, T-208/13, EU:T:2016:368, 237 kohta).

765 Näin ollen on niin, että vaikka mainitussa kohdassa tarkoitettu myynnin arvon käsite voi ulottua kattamaan kyseessä olevan yrityksen myyntiä, joka ei kuulu moititun kartellin soveltamisalaan, tämän määräyksen tavoite kuitenkin vaarannettaisiin, jos tällä käsitteellä olisi ymmärrettävä tarkoitettavan ainoastaan liikevaihtoa, joka on saatu pelkästään myynnistä, johon tämän kartellin on osoitettu tosiasiallisesti vaikuttaneen (tuomio 11.7.2013, Team Relocations ym. v. komissio, C-444/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:464, 76 kohta ja tuomio 1.2.2018, Panalpina World Transport (Holding) ym. v. komissio, C-271/16 P, ei julkaistu, EU:C:2018:59, 30 kohta).

766 Tällaisen rajoituksen seurauksena olisi lisäksi tietyn yrityksen toteuttaman kilpailusääntöjen rikkomisen taloudellisen merkityksen keinotekoinen pienentäminen, koska pelkästään sen vuoksi, että on löydetty rajoitettu määrä välittömiä todisteita myynnistä, johon kartelli on tosiasiallisesti vaikuttanut, määrättäisiin loppujen lopuksi sakko, joka ei ole todellisessa suhteessa kyseessä olevan kartellin soveltamisalaan. Tällainen salassa pysymisen palkitseminen vaarantaisi myös tavoitteen, jonka mukaan SEUT 101 artiklan rikkomiset on todettava ja niistä on määrättävä seuraamuksia tehokkaasti, eikä sitä näin ollen voida hyväksyä (tuomio 11.7.2013, Team Relocations ym. v. komissio, C-444/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:464, 77 kohta).

767 Kantajien mukaan neljää virhettä, jotka tehtiin määritettäessä myynnin arvoa riidanalaisessa päätöksessä, on analysoitava näiden seikkojen valossa.

1) Sen liikevaihdon sisällyttäminen myynnin arvoon, joka on saatu rahtipalvelujen myynnistä ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä

768 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että se sisällytti myynnin arvoon rahtipalvelujen myynnin ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä, joiden osalta komissiolla ei niiden mukaan ollut toimivaltaa todeta kilpailusääntöjen rikkomista ja määrätä siitä seuraamuksia.

769 Komissio vastaa kantajien väitteiden perustuvan riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan, jonka mukaan ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen todettiin ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä. Komissio väittää myös kantajien väitteiden olevan täysin abstrakteja sillä perusteella, että niissä ei täsmennetä, liikennöivätkö kantajat kyseisillä reiteillä, eikä ilmoiteta, minkä osuuden liikevaihdostaan ne mahdollisesti niistä saavat.

770 Vastauksessaan komissio lisää, että kantajien myynnit ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä ovat määrältään niin vähäisiä, että niiden jättämisellä pois myynnin arvosta ei sen mukaan ole mitään vaikutusta sakon määrään.

771 Edellä 763–766 kohdasta ilmenee, että myynnin arvo ei voi kattaa myyntejä, jotka eivät kuulu suoraan tai välillisesti kyseessä olevan kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutusalueeseen.

772 Edellä 251 kohdassa on tältä osin todettu, että komissio ei riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 3 kohdassa katsonut kantajien olevan vastuussa ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisesta ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä. Kyseiset reitit eivät kuuluneet yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen

vaikutusalueeseen. Ne eivät liittyneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitetulla tavalla eikä niitä näin ollen voitu sisällyttää myynnin arvoon.

773 Vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen kirjallisiin ja suullisiin kysymyksiin komissio kuitenkin myönsi sisällyttäneensä myynnin arvoon 262 084 euroa niiden rahtipalvelujen myynnin perusteella, jotka kantajat toteuttivat vuonna 2005 ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä.

774 Tästä seuraa, että – kuten komissio on istunnossa myöntänyt – myynnin arvo määritettiin riidanalaisessa päätöksessä virheellisesti siltä osin kuin kyseiset myynnit sisältyvät siihen.

2) ETA:n ulkopuolella toteutetusta myynnistä saadun liikevaihdon sisällyttäminen myynnin arvoon ja 50 prosentin yleinen alennus

775 Kantajat väittävät komission sisällyttäneen myynnin arvoon liikevaihdon, joka saatiin ETA:n ulkopuolella toteutetusta myynnistä, jota ei siis toteutettu rikkomiseen suoraan tai epäsuorasti liittyvällä, vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitetulla ETA:n alueella sijaitsevalla asian kannalta merkityksellisellä maantieteellisellä alueella. Kantajien mukaan ei ollut riittävää myöntää tutkinnan kohteena olleille liikenteenharjoittajille 50 prosentin yleistä alennusta sen huomioon ottamiseksi, että lähteviä ja tulevia palveluita tarjottiin osittain ETA:n ulkopuolella ja että osa vahingosta, jota kartellista aiheutui siltä osin kuin se liittyi kyseisiin reitteihin, toteutui ETA:n ulkopuolella.

776 Kantajien mukaan komission menettelytapa on epätäsmällinen ja mielivaltainen, eikä sitä ole perusteltu riittävällä tavalla. Niiden mukaan komissio ei näin ollen määritellyt selvästi tulevien ja lähtevien palvelujen eikä sen vahingon osuutta, jonka väitetään toteutuneen ETA:n ulkopuolella. Riidanalaiseen päätöksessä ei kantajien mukaan millään tavalla analysoida vahingon toteutumispaikkaa eikä kyseessä olevien palvelujen tarjoamispaikkaa. Kantajien mukaan komissio ei etenkään voinut katsoa, että saapuvien palvelujen myynnistä saatu liikevaihto vastasi lähtevien palvelujen myynnistä saatua liikevaihtoa, koska se tiesi, että kantajille saapuvilla reiteillä kertyvät tulot ylittivät huomattavasti niille lähtevillä reiteillä kertyvät tulot.

777 Riidanalaiseen päätökseen ei kantajien mukaan sisälly myöskään analyysiä, jolla pyritään osoittamaan, saattoiko noudatettu lähestymistapa, joka poikkeaa vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdasta, johtaa kaikkien liikenteenharjoittajien samanlaiseen kohteluun.

778 Komissio kiistää kantajien väitteet.

779 Aluksi on huomautettava, että kantajat eivät yksilöi täsmällisesti myyntejä, jotka niiden mukaan ”toteutettiin ETA:n ulkopuolella”. On kuitenkin huomautettava, että toisen kanneperusteen yhteydessä kantajat väittivät, että rahtipalvelujen myyntejä ”käsiteltiin paikallisesti” ja että ”huolitsijoiden ja liikenteenharjoittajien välinen yhteydenpito tapahtu[i] [reittien] lähtöpaikassa” ja että liikenteenharjoittajat pystyivät täyttämään huolitsijoiden vaatimukset vain, jos ne pystyivät kuljettamaan tuotteita kyseisestä lähtöpaikasta käsin.

780 On kuitenkin todettava, että lähtevien rahtipalvelujen lähtöpaikka sijaitsee määritelmän mukaan ETA:n alueella. Saapuvien rahtipalvelujen lähtöpaikka sitä vastoin sijaitsee määritelmän mukaan ETA:n alueen ulkopuolella. Kantajien viittauksen ”ETA:n ulkopuolella tapahtuneeseen myyntiin” on siis ymmärrettävä tarkoittavan saapuvien rahtipalvelujen myyntiä.

781 Tämän seikan selventämisen jälkeen on huomautettava, että vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa asetetaan sen edellytykseksi, että asianomaisen yrityksen tavaroista tai palveluista saatu liikevaihto voidaan sisällyttää myynnin arvoon, että kyseessä oleva myynti on saatu ”rikkomiseen suoraan tai epäsuorasti liitty[en] [ETA:n] alueella sijaitsevalla asian kannalta merkityksellisellä maantieteellisellä alueella”.

782 Vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa ei siis mainita ETA:n sisällä ”neuvoteltua myyntiä” eikä ”laskutettua myyntiä”, vaan siinä viitataan yksinomaan ”myyntiin” ETA:ssa. Tästä seuraa, että kyseinen kohta ei ole esteenä sille, että komissio ottaa huomioon myynnin ETA:n ulkopuolelle sijoittautuneille asiakkaille, eikä siinä myöskään velvoiteta ottamaan huomioon ETA:ssa neuvoteltua tai laskutettua myyntiä. Muutoin kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistuneen yrityksen kannalta olisi riittävää huolehtia siitä, että se neuvottelee myynnistään asiakkaidensa ETA:n ulkopuolella sijaitsevien tytäryhtiöiden kanssa tai laskuttaa siitä näitä, jotta tätä myyntiä ei otettaisi huomioon laskettaessa mahdollista sakon määrää, joka olisi näin ollen huomattavasti pienempi (ks. vastaavasti tuomio 9.3.2017, Samsung SDI ja Samsung SDI (Malaysia) v. komissio, C-615/15 P, ei julkaistu, EU:C:2017:190, 55 kohta).

783 Siltä osin kuin on kyse käsitteen ”myynti – – ETA:n alueella” tulkinnasta, jonka kantajat pyrkivät omaksumaan etenkin asiassa COMP/39.406 – Aluksilla käytettävät siirtoletkut – tehdyn komission päätökseen perusteella, riittää, kun huomautetaan, että komission aiemmin noudattama päätöskäytäntö ei itsessään ole sakkojen määrittämistä koskeva oikeudellinen kehys kilpailuoikeuden alalla, koska tällainen kehys on määritetty ainoastaan asetuksessa N:o 1/2003 ja suuntaviivoissa (ks. tuomio 9.9.2011, Alliance One International v. komissio, T-25/06, EU:T:2011:442, 242 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen) ja että ei missään tapauksessa ole osoitettu, että kyseiseen päätökseen johtaneeseen asiaan liittyvät olosuhteet, kuten markkinat, tuotteet, maat, yritykset ja kyseessä olevat ajanjaksot, olivat rinnastettavissa käsiteltävänä olevan asian olosuhteisiin (ks. vastaavasti tuomio 29.6.2012, E.ON Ruhrgas ja E.ON v. komissio, T-360/09, EU:T:2012:332, 262 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

784 Mainittua käsitettä on tulkittava vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdan tavoitteen valossa. Kuten edellä 764–766 kohdasta ilmenee, kyseisenä tavoitteena on, että sakkojen laskennan lähtökohdaksi otetaan määrä, joka ilmentää muun muassa rikkomisen taloudellista merkitystä merkityksellisillä markkinoilla, ja rikkomisen kohteena olevista tuotteista ja palveluista saatu liikevaihto on objektiivinen peruste, jolla rikkomisen haitallinen vaikutus tavanomaiseen kilpailuun saadaan täsmällisesti mitatuksi (ks. tuomio 28.6.2016, Portugal Telecom v. komissio, T-208/13, EU:T:2016:368, 236 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

785 Sen määrittämiseksi, onko myynti vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdan tarkoittamalla tavalla tapahtunut ”[ETA:n] alueella”, komission on näin ollen valittava kriteeri, joka kuvaa markkinoiden todellisuutta eli jolla voidaan kaikkein parhaiten kartoittaa kartellin seuraukset kilpailulle ETA:ssa.

786 Komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1186 ja 1197 perustelukappaleessa ottaneensa myynnin arvon laskemiseksi huomioon liikevaihdon, joka saatiin rahtipalvelujen myynnistä ETA:n sisäisillä, unionin ja kolmansien maiden välisillä, unionin ja Sveitsin välisillä sekä ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Kuten mainitun päätöksen 1194 perustelukappaleesta ilmenee, unionin ja kolmansien maiden sekä ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisiin reitteihin liittyvä myynti kattoi sekä rahtipalvelujen myynnin lähtevillä reiteillä että saapuvien rahtipalvelujen myynnin.

787 Perustellakseen näiden palvelujen myynnistä saadun liikevaihdon sisällyttämistä myynnin arvoon komissio viittasi samassa perustelukappaleessa tarpeeseen ottaa huomioon kyseisiin palveluihin liittyvät ”erityispiirteet”. Se huomautti näin ollen muun muassa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen liittyi näihin palveluihin ja että ”kilpailunvastaisilla järjestelyillä saatt[oi] olla kielteinen vaikutus sisämarkkinoilla niitä koskevilta osin”.

788 Kuten edellä 156–237 kohdasta ilmenee ja toisin kuin kantajat väittävät, oli kuitenkin ennakoitavissa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella olisi – myös siltä osin kuin se koski saapuvia reittejä – sisämarkkinoilla tai ETA:ssa huomattavia ja välittömiä vaikutuksia, ja se oli siten omiaan haittaamaan tavanomaista kilpailua ETA:n alueella. Komissio myönsi kuitenkin riidanalaisen päätöksen 1194 ja 1241 perustelukappaleessa, että osa ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä noudatettuun riidanalaiseen käyttäytymiseen liittyvästä ”vahingosta” saattoi toteutua ETA:n ulkopuolella. Se korosti myös, että osa kyseisistä palveluista suoritettiin ETA:n ulkopuolella. Se nojautui tämän johdosta vuoden 2006 suuntaviivojen 37 kohtaan ja alensi ETA:n ja kolmansien maiden välisten reittien osalta tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien sakon perusmäärää 50 prosentilla.

789 Jos näin ollen katsottaisiin, ettei komissio voinut sisällyttää myynnin arvoon 50:tä prosenttia näillä reiteillä kertyneestä liikevaihdosta, sitä kiellettäisiin ottamasta sakon määrää laskettaessa huomioon myyntiä, joka kuuluu yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutusalueeseen ja joka saattoi haitata kilpailua ETA:ssa.

790 Toisin kuin kantajat väittävät, tämä alennus ei ole lainvastainen. Kuten riidanalaisen päätöksen 1241 perustelukappaleesta ja alaviitteestä nro 1536 ilmenee, komissio perusti mainitun alennuksen soveltamisen suuntaviivojen 37 kohtaan, jonka nojalla se voi poiketa samoissa suuntaviivoissa esitetystä yleisestä menetelmästä, kun se on kuhunkin asiaan liittyvien erityispiirteiden vuoksi tai pelotevaikutuksen aikaansaamiseksi perusteltua.

791 Tässä yhteydessä komission on päätöksessä, jolla määrätään sakko, esitettävä perustelut erityisesti määräämänsä sakon määrän ja sen laskemiseen käytetyn menetelmän osalta. Komission on ilmoitettava päätöksessään ne arviointiperusteet, joiden avulla se on määrittänyt kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden ja keston, eikä sillä ole velvollisuutta esittää sakkojen laskentatavasta yksityiskohtaisempaa selvitystä tai numeromääräisiä tietoja. Komission on kuitenkin selitettävä huomioon ottamistaan seikoista tekemänsä punninnat ja arvioinnit (tuomio 10.11.2017, Icap ym. v. komissio, T-180/15, EU:T:2017:795, 291 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

792 Kun komissio on päättänyt – kuten käsiteltävässä asiassa – soveltaa vuoden 2006 suuntaviivojen 37 kohtaa ja poiketa yleisistä menetelmistä, jotka esitetään mainituissa suuntaviivoissa, joilla se on rajoittanut itse oman harkintavaltansa käyttöä sakkojen määrän vahvistamisessa, näitä perusteluvaatimuksia on noudatettava sitäkin suuremmalla syyllä. Näiden perustelujen on oltava sitäkin täsmällisemmät, koska mainitussa kohdassa vain viitataan epämääräisesti ”kuhunkin asiaan liittyviin erityispiirteisiin”, ja niissä jätetään siten komissiolle laaja harkintavalta tehdä kyseisten yritysten sakon perusmääriin poikkeuksellinen mukautus. Tällaisessa tapauksessa on erityisen tärkeää, että komissio noudattaa hallinnollisissa menettelyissä unionin oikeusjärjestyksessä annettuja takeita, joihin perusteluvelvollisuus kuuluu (tuomio 13.12.2016, Printeos ym. v. komissio, T-95/15, EU:T:2016:722, 48 kohta).

793 Käsiteltävässä asiassa on todettava komission noudattaneen vuoden 2006 suuntaviivoihin perustuvaa yleistä menetelmää lähes kaikissa sakon laskentavaiheissa ja poikenneen siitä suuntaviivojen 37 kohdan nojalla vain yleisen 50 prosentin alennuksen soveltamiseksi sakon perusmäärään. Syyt, joiden vuoksi komissio päätti poiketa tällä tavoin vuoden 2006 suuntaviivojen yleisistä menetelmistä, joita se oli noudattanut sakon perusmäärän edellisissä laskentavaiheissa, esitetään riidanalaisen päätöksen 1194 ja 1241 perustelukappaleessa. Kuten edellä 788 kohdassa jo todettiin, kyseisten perustelukappaleiden mukaan osa kyseessä olevista palveluista suoritettiin ETA:n ulkopuolella ja osa riidanalaiseen käyttäytymiseen liittyvästä ”vahingosta” ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä saattoi toteutua ETA:n ulkopuolella.

794 Täsmentäessään, että kyseiset seikat oikeuttivat alentamaan sakon perusmäärää 50 prosenttia sekä saapuvilla että lähtevillä reiteillä, komissio esitti riittävällä tavalla 50 prosentin yleisen alennuksen taustalla olevat syyt ja mahdollisti sen, että kantajat pystyivät ymmärtämään käytetyn menetelmän perustelut ja unionin yleinen tuomioistuin saattoi tutkia sen laillisuuden.

795 Siltä osin kuin on kyse 50 prosentin yleisen alennuksen perusteltavuudesta on huomautettava, että komissiota ei voida arvostella mielivaltaisuudesta. Komissio tukeutui nimittäin lähestymistavassaan kahteen objektiiviseen perusteeseen (ks. edellä 793 kohta), joiden pätevyyttä kantajat eivät myöskään ole riitauttaneet, eli yhtäältä ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä tarjottavien rahtipalvelujen fyysisiin suorituspaikkoihin ja toisaalta yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta aiheutuneen vahingon tapahtumapaikkoihin siltä osin kuin tämä rikkominen koski kyseisiä reittejä.

796 Väitteestä, jonka mukaan kyseisiä paikkoja ei analysoitu täsmällisesti, on katsottava, että komissio saattoi tehdä poikkeuksellisen mukautuksen perusmäärään katsoessaan, että molemmat perusteet, joihin se vetosi, oikeuttivat myönnetyn kaltaisen alennuksen.

797 Kantajien väitteellä, jonka mukaan ne saivat saapuvilla reiteillä suuremman liikevaihdon kuin lähtevillä reiteillä, ei ole merkitystä tässä yhteydessä. Yhtäältä tämä väite, joka liittyy yksinomaan kantajien omaan tilanteeseen, ei nimittäin ole omiaan osoittamaan niiden kahden perusteen virheellisyyttä, joihin riidanalaisen päätöksen 1194 ja 1241 perustelukappaleessa vedotaan ja jotka koskevat yleisemmin saapuvia ja lähteviä rahtipalveluja ja vahinkoa, jota yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta niiden osalta aiheutui. On toisaalta ja joka tapauksessa todettava, että mainitussa väitteessä oletetaan 50 prosentin yleisen alennuksen perustuvan siihen olettamukseen, että merkityksellinen liikevaihto jakautui tasan saapuvien ja lähtevien reittien kesken, mikä ei ilmene riidanalaisesta päätöksestä.

798 Siitä kantajien väitteestä, että komission olisi pitänyt mukauttaa kyseistä alennusprosenttia sen perusteella, miten liikevaihto jakaantui tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien kesken, on muistutettava, että sakon suuruutta määritettäessä yrityksiä, jotka ovat olleet osallisina SEUT 101 artiklan 1 kohdan vastaisessa sopimuksessa tai yhdenmukaistetussa menettelytavassa, ei saada kohdella syrjivästi soveltamalla niihin eri laskentamenetelmiä (ks. analogisesti tuomio 19.7.2012, Alliance One International ja Standard Commercial Tobacco v. komissio ja komissio v. Alliance One International ym., C-628/10 P ja C-14/11 P, EU:C:2012:479, 58 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

799 Erilaisen laskentamenetelmän soveltaminen tutkinnan kohteena olleisiin liikenteenharjoittajiin sen mukaan, miten niiden liikevaihto jakautuu saapuvien ja lähtevien reittien kesken, suosisi lisäksi tiettyjä liikenteenharjoittajia sellaisella perusteella, jolla ei ole merkitystä kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden ja keston kannalta (ks. analogisesti tuomio 7.9.2016, Pilkington Group ym. v. komissio, C-101/15 P, EU:C:2016:631, 66 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

800 Siltä osin kuin kantajat vetoavat syrjivään kohteluun niihin tutkinnan kohteena olleisiin liikenteenharjoittajiin nähden, joiden liikevaihto oli kantajien mukaan suurempi lähtevillä kuin saapuvilla reiteillä, on lisäksi muistettava, että yhdenvertaisen kohtelun periaate on unionin oikeuden yleinen periaate, joka on vahvistettu perusoikeuskirjan 20 artiklassa, ja että kyseinen periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (ks. tuomio 12.11.2014, Guardian Industries ja Guardian Europe v. komissio, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 51 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

801 Koska kantajat ovat vedonneet yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamiseen, niiden asia on yksilöidä täsmällisesti ne toisiinsa rinnastettavat tilanteet, joissa ne katsovat tulleensa kohdelluiksi eri tavalla, ja erilaiset tilanteet, joissa niitä on kohdeltu samalla tavalla (ks. vastaavasti tuomio 12.4.2013, Du Pont de Nemours (Ranska) ym. v. komissio, T-31/07, ei julkaistu, EU:T:2013:167, 311 kohta).

802 Kantajat eivät kuitenkaan käsiteltävässä asiassa ole yksilöineet tällaisia tilanteita.

803 Tästä seuraa, että komissio voi käyttää 50:tä prosenttia ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä saadusta liikevaihdosta objektiivisena tekijänä, joka antaa oikean kuvan kantajien riidanalaiseen kartelliin osallistumisen vahingollisuudesta kilpailulle, kunhan tämä liikevaihto seuraa myynnistä, joka liittyy ETA:han (ks. vastaavasti tuomio 27.2.2014, InnoLux v. komissio, T-91/11, EU:T:2014:92, 47 kohta).

804 Käsiteltävässä asiassa tällainen liittymäkohta on kuitenkin olemassa saapuvien reittien osalta, koska – kuten riidanalaisen päätöksen 1194 ja 1241 perustelukappaleesta ilmenee ja kuten komissio väittää kirjelmissään – saapuvat rahtipalvelut tarjotaan osittain ETA:ssa. Kuten edellä 198 kohdassa todettiin, mainituilla palveluilla pyritään näet nimenomaisesti mahdollistamaan tavaroiden lähettäminen kolmansista maista ETA:han. Kuten komissio perustellusti toteaa, osa näistä palveluista suoritetaan ”fyysisesti” määritelmän mukaan ETA:ssa, jossa osa näistä tavaroista kuljetetaan ja jonne rahtikone laskeutuu.

805 Näin ollen komissio saattoi perustellusti katsoa, että saapuvien rahtipalvelujen myynti oli tapahtunut vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitetulla tavalla ETA:ssa.

806 Nyt käsiteltävä väite on siis hylättävä ja on pääteltävä, että komissio ei tehnyt virhettä sisällyttäessään myynnin arvoon 50 prosenttia saapuvien rahtipalvelujen myynnistä kertyneestä liikevaihdosta.

3) Rahtipalvelujen kokonaishinnan sisällyttäminen myynnin arvoon pelkkien lisien sijasta

807 Kantajat väittävät komission rikkoneen vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohtaa sen sisällyttäessä myynnin arvoon rahtipalvelujen hintatekijöitä, joiden se ei osoittanut liittyvän millään tavalla yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Kyse on erityisesti muista hinnoista ja lisistä kuin polttoaine- ja turvallisuuslisästä.

808 Komissio kiistää kantajien väitteet.

809 On huomautettava, että vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdassa tarkoitettu myynnin arvon käsite ilmaisee asiakkaalta kyseessä olevan rikkomisen kohteena olevasta tavarasta tai palvelusta laskutettua verotonta hintaa (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2009, KME Germany ym. v. komissio, T-127/04, EU:T:2009:142, 91 kohta ja tuomio 18.6.2013, ICF v. komissio, T-406/08, EU:T:2013:322, 176 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kun otetaan huomioon kyseisen kohdan tavoite, joka on toistettu samojen suuntaviivojen 6 kohdassa ja jona on se, että yritykselle määrättävän sakon määrän laskennan lähtökohdaksi otetaan määrä, joka heijastaa rikkomisen taloudellista merkitystä ja kyseisen yrityksen suhteellista osuutta siinä (ks. edellä 764 kohta), myynnin arvon käsite on näin ollen ymmärrettävä siten, että sillä tarkoitetaan myyntiä niillä markkinoilla, joita rikkominen koskee (ks. tuomio 1.2.2018, Kühne + Nagel International ym. v. komissio, C-261/16 P, ei julkaistu, EU:C:2018:56, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

810 Komissio voi siis käyttää myynnin arvon määrittämisessä kokonaishintaa, jonka yritys on laskuttanut asiakkailtaan asianomaisilla tavara- tai palvelumarkkinoilla, ilman, että on tarpeen tehdä eroa tämän hinnan eri osatekijöiden välillä tai vähentää niitä sen mukaan, ovatko ne olleet yhteensovittamisen kohteena (ks. vastaavasti tuomio 1.2.2018, Kühne + Nagel International ym. v. komissio, C-261/16 P, ei julkaistu, EU:C:2018:56, 66 ja 67 kohta).

811 Kuten komissio lähinnä toteaa, polttoainelisä ja turvallisuuslisä eivät kuitenkaan ole erillisiä tavaroita tai palveluja, jotka voivat olla SEUT 101 tai SEUT 102 artiklan rikkomisen kohteena. Kuten riidanalaisen päätöksen 17, 108 ja 1187 perustelukappaleesta ilmenee, polttoainelisä ja turvallisuuslisä muodostavat sitä vastoin vain kaksi kyseessä olevien palvelujen hintatekijää.

812 Tästä seuraa, että – toisin kuin kantajat väittävät – vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohta ei ollut esteenä sille, että komissio otti huomioon kyseessä oleviin palveluihin liittyvän myynnin kokonaismäärän eikä jakanut sitä sen osatekijöihin, joista se muodostuu.

813 Lisäksi on huomautettava, että kantajien puoltaman lähestymistavan mukaan katsotaan, että hintatekijät, joita tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat eivät nimenomaisesti ole yhteensovittaneet, on jätettävä pois myynnin arvosta.

814 Tältä osin on muistutettava, ettei ole mitään pätevää syytä jättää myynnin arvon ulkopuolelle tuotantopanoksia, joiden kustannuksia väitetyn kilpailusääntöjen rikkomisen osapuolet eivät voi valvoa (ks. vastaavasti tuomio 6.5.2009, KME Germany ym. v. komissio, T-127/04, EU:T:2009:142, 91 kohta). Toisin kuin kantaja väittää, sama koskee tariffien kaltaisia hintatekijöitä, jotka eivät ole olleet nimenomaisesti yhteensovittamisen kohteena mutta jotka ovat erottamaton osa kyseessä olevan tuotteen tai palvelun myyntihintaa (ks. vastaavasti tuomio 15.3.2000, Cimenteries CBR ym. v. komissio, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, EU:T:2000:77, 5030 kohta).

815 Jos asia ratkaistaisiin toisin, tämä johtaisi siihen, että komission olisi joissain tapauksissa jätettävä ottamatta huomioon bruttoliikevaihto, mutta sen olisi otettava se huomioon muissa tapauksissa, sellaisesta kynnysarvosta riippuen, jonka soveltaminen olisi vaikeaa ja johtaisi loputtomiin ja ratkaisemattomiin oikeusriitoihin ja myös syrjintää koskeviin väitteisiin (tuomio 8.12.2011, KME Germany ym. v. komissio, C-272/09 P, EU:C:2011:810, 53 kohta).

816 Komissio ei siis rikkonut vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohtaa päätellessään riidanalaisen päätöksen 1190 perustelukappaleessa, että rahtipalveluihin liittyvän myynnin kokonaismäärä oli otettava huomioon eikä sitä ollut tarpeen jakaa osatekijöihin, joista se muodostui.

817 Nyt käsiteltävä väite on näin ollen hylättävä.

4) Sellaisilla reiteillä toteutetun myynnin sisällyttäminen myynnin arvoon, jotka eivät liity paikallisiin yksittäistapauksiin, joihin kantajien väitetään osallistuneen ”muutamilla reiteillä”

818 Kantajat väittävät komission käyttäneen ”laajoihin maantieteellisiin alueisiin liittyvää” myynnin arvoa, vaikka käyttäytyminen, josta niitä arvosteltiin, koostui pääosin paikallisista yksittäistapauksista, jotka koskivat enintään ”muutamia reittejä”.

819 Niiden mukaan on sitäkin suuremmalla syyllä oikeutettua jättää huomiotta myyntejä, jotka eivät kuulu yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan, että yhtäältä riidanalainen käyttäytyminen vaikutti vain pieneen määrään myyntejä, koska kantajat väittävät soveltaneensa yleisen käytäntönsä mukaisesti samoja lisiä kuin Lufthansa vuoden 1996 poikkeuksen alaan kuuluvan allianssin nojalla, ja toisaalta yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen tiettyjä osatekijöitä ei kantajien mukaan näytetty toteen. Tämä koskee kantajien mukaan erityisesti niitä ETA:n ja kolmansien maiden välisiä reittejä, joiden osalta komissio ei arvioinut kolmansien maiden sääntelyjärjestelmiä.

820 Komissio kiistää kantajien väitteet.

821 On muistettava, että – kuten edellä esitetystä ilmenee – komissio katsoi perustellusti kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta ETA:n sisäisillä, unionin ja kolmansien maiden välisillä, unionin ja Sveitsin välisillä sekä ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Tästä seuraa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen kattaa kaikki nämä reitit eikä vain ”muutamia reittejä”, joilla kantajat väittävät olleensa mukana paikallisissa yksittäistapauksissa.

822 Komissio saattoi siis vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohtaa rikkomatta sisällyttää myynnin arvoon kaikilla ETA:n sisäisillä, ETA:n ja kolmansien maiden välisillä, unionin ja Sveitsin välisillä sekä ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä toteutetun myynnin.

823 Edellä esitetyn perusteella on hyväksyttävä väite, joka koskee rahtipalvelujen myynnistä ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä saadun liikevaihdon sisällyttämistä myynnin arvoon ja hylättävä nyt käsiteltävä kanneperusteen osa muilta osin.

b) Kanneperusteen toinen osa, joka koskee yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden määrittämisessä tehtyjä virheitä

824 Kantajat väittävät komission rikkoneen asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohtaa ja vuoden 2006 suuntaviivojen 19 ja 20 kohtaa käyttämällä kohtuutonta 16 prosentin vakavuuskerrointa. Kantajien mukaan komissio ei nimittäin ottanut huomioon kaikkia käsiteltävässä asiassa merkityksellisiä seikkoja määrittäessään yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden. Kantajat väittävät erityisesti, että komissio jätti huomiotta kantajien henkilökohtaisen vastuun.

825 Kantajien perustelut jakautuvat lähinnä viiteen väitteeseen.

826 Ensimmäiseksi ne väittävät komission tehneen virheen sen jättäessä huomiotta sen, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen ei kattanut kyseessä olevien palvelujen kokonaishintaa ja että kahden sellaisen kokonaishinnan (vähäisen) osatekijän yhteensovittaminen, joilla ei ole toteen näytettyä vaikutusta kokonaishintaan, oli selvästi vähemmän vakavaa kuin hinnan yhteensovittaminen kokonaisuudessaan siten, että sillä on toteen näytettyjä markkinavaikutuksia.

827 Toiseksi komission käyttämä 16 prosentin vakavuuskerroin vastaa kantajien mukaan 45–320:tä prosenttia kyseessä olevien lisien arvosta ja ylittää siten vuoden 2006 suuntaviivojen 21 kohdassa tarkoitetun 30 prosentin enimmäismäärän. Kantajien mukaan lisien vuotuinen osuus kyseessä olevan myynnin kokonaisarvosta helmikuun 2000 ja helmikuun 2006 välisenä aikana oli nimittäin 5–35 prosenttia.

828 Kolmanneksi kantajat väittävät komission olettaneen riidanalaisen päätöksen 1199 perustelukappaleessa täysin perusteettomasti, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen oli tapahtunut ”kuluttajien ja lopulta suuren yleisön vahingoksi”.

829 Neljänneksi kantajat väittävät, että yhden ainoan kertoimen soveltaminen kaikkiin riidanalaisen päätöksen adressaatteihin on vastoin rangaistusten yksilöllisyyden periaatetta ja suhteellisuusperiaatetta. Kantajille riidanalaisen päätöksen 1259 perustelukappaleessa lieventävien seikkojen perusteella myönnetty 10 prosentin alennus ei niiden mukaan heijasta täysin kantajien ja muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien tilanteiden välisiä eroja.

830 Viidenneksi kantajat väittävät, että niiden käyttäytyminen tapahtui ydinryhmän ulkopuolella ja rajoittui yleisesti lentoliikennesopimusten mukaiseen yhteensovittamiseen kolmansissa maissa ja allianssien puitteissa tehtyyn yhteistyöhön. Niiden mukaan kyseinen käyttäytyminen ei ollut salaista, se oli suurimmaksi osaksi julkistettu lehdissä tai internetissä ja kilpailuviranomaiset olivat saaneet siitä ilmoituksen tai hyväksyneet sen.

831 Komissio kiistää kantajien väitteet.

832 Asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdan mukaan sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomioon muun muassa rikkomisen vakavuus.

833 Vuoden 2006 suuntaviivojen 19–23 kohdassa todetaan seuraavaa:

”19. Sakon perusmäärä lasketaan osuutena myyntiarvosta, joka määritetään rikkomisen vakavuuden perusteella ja kerrotaan niiden vuosien lukumäärällä, joina rikkominen tapahtui.

20. Kunkin rikkomistyypin vakavuus arvioidaan tapauskohtaisesti kaikkien tapauksessa merkityksellisten seikkojen perusteella.

21. Sakon perusmäärässä huomioon otettava osuus myyntiarvosta on yleensä enintään 30 prosenttia.

22. Päättäessään, olisiko tietyssä tapauksessa otettava huomioon asteikon ala- vai yläpäähän sijoittuva osuus myyntiarvosta, komissio ottaa huomioon tiettyjä tekijöitä, kuten rikkomisen luonne, kaikkien osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus, rikkomisen maantieteellinen ulottuvuus ja se, onko rikkominen toteutunut käytännössä.

23. Hinnoista sopimisesta, markkinoiden jakamisesta ja tuotantorajoituksista tehdyt horisontaaliset sopimukset, jotka ovat yleensä salaisia, kuuluvat luonteeltaan vakavimpiin kilpailunrajoituksiin. Tällaisista sopimuksista on määrättävä kilpailupolitiikan mukaan ankaria seuraamuksia. Kyseisten rikkomisten tapauksessa huomioon otettava osuus myynnistä sijoittuu sen vuoksi yleensä asteikon yläpäähän."

834 Oikeuskäytännön mukaan horisontaalinen sopimus, jolla asianomaiset yritykset eivät sovi kokonaishinnasta vaan jostakin sen tekijästä, on vuoden 2006 suuntaviivojen 23 kohdassa tarkoitettu hintojen vahvistamista koskeva horisontaalinen sopimus ja kuuluu näin ollen vakavimpiin kilpailunrajoituksiin (ks. vastaavasti tuomio 29.2.2016, UTi Worldwide ym. v. komissio, T-264/12, ei julkaistu, EU:T:2016:112, 277 ja 278 kohta).

835 Tästä seuraa, että – kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 1208 perustelukappaleessa muistuttanut – tällaisen sopimuksen osalta on yleensä aiheellista vahvistaa vakavuuskerroin, joka sijoittuu vuoden 2006 suuntaviivojen 21 kohdassa tarkoitetun 0–30 prosentin asteikon yläpäähän.

836 Oikeuskäytännön mukaan vakavuuskerroin, joka jää tuntuvasti alle kyseisen asteikon ylärajan, on erittäin edullinen tällaisen sopimuksen osapuolena olevalle yritykselle (ks. vastaavasti tuomio 11.7.2013, Team Relocations ym. v. komissio, C-444/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:464, 125 kohta), ja on jopa perusteltavissa pelkällä rikkomisen luonteella (ks. tuomio 26.9.2018, Philips ja Philips France v. komissio, C-98/17 P, ei julkaistu, EU:C:2018:774, 103 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

837 Riidanalaisen päätöksen 1199 perustelukappaleessa komissio katsoi kuitenkin nimenomaisesti, että "sopimukset ja/tai yhdenmukaistetut menettelytavat, joihin – – [riidanalainen] päätös liittyy, kosk[i]vat eri hintatekijöiden vahvistamista".

838 Komissio on siis riidanalaisen päätöksen 1199, 1200 ja 1208 perustelukappaleessa perustellusti luonnehtinut riidanalaisen käyttäytymisen hintoja koskevaksi horisontaaliseksi sopimukseksi tai menettelytavaksi, vaikka se ei olisi "kattanut kyseessä olevien palvelujen kokonaishintaa".

839 Komissio saattoi näin ollen perustellusti todeta riidanalaisen päätöksen 1208 perustelukappaleessa, että riidanalaiset sopimukset ja menettelytavat kuuluvat vakavimpiin kilpailunrajoituksiin, ja niiden osalta on aiheellista vahvistaa "asteikon yläpäähän sijoittuva" vakavuuskerroin.

840 Komission riidanalaisen päätöksen 1212 perustelukappaleessa käyttämä 16 prosentin vakavuuskerroin, joka on huomattavasti alhaisempi kuin vuoden 2006 suuntaviivojen 21 kohdassa tarkoitettu asteikon yläraja, voitaisiin näin ollen perustella pelkästään yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen luonteella.

841 On kuitenkin huomautettava, että – kuten riidanalaisen päätöksen 1209–1212 perustelukappaleesta ilmenee – komissio ei tukeutunut pelkästään yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen luonteeseen vahvistaessaan vakavuuskertoimeksi 16 prosenttia. Komissio viittasi kyseisessä päätöksessä tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien yhteenlaskettuihin markkinaosuuksiin maailmanlaajuisesti sekä

ETA:n sisäisillä että ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä (1209 perustelukappale), riidanalaisen kartellin maantieteelliseen ulottuvuuteen (1210 perustelukappale) sekä riidanalaisten sopimusten ja menettelytapojen toteutumiseen käytännössä (1211 perustelukappale).

842 Kantajat eivät kuitenkaan nyt käsiteltävän kanneperusteen osan yhteydessä kiistä näiden tekijöiden olevan perusteltuja vakavuuskerrointa vahvistettaessa.

843 Kantajat eivät näin ollen voi väittää 16 prosentin suuruisen vakavuuskertoimen olevan lainvastainen.

844 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa millään kantajien väitteellä.

845 Kantajien väitteestä, jonka mukaan komission olisi pitänyt ottaa huomioon väite niiden toiminnan julkisesta luonteesta, on ensimmäiseksi todettava, ettei niiden väitteellä ole oikeudellista eikä tosiasiallista perustaa. Oikeudelliselta kannalta on muistettava, että kartellin pitäminen salaisena on kylläkin seikka, joka saattaa korostaa sen vakavuutta. Vuoden 2006 suuntaviivojen 23 kohdassa ei kuitenkaan edellytetä, että kilpailun rajoittamiseen perustuva rikkominen olisi salaista, jotta sen voidaan luonnehtia kuuluvan vakavimpiin rikkomisiin. Kyseisessä kohdassa ainoastaan todetaan, että hinnoista sopimisesta tehdyt horisontaaliset sopimukset, jotka kuuluvat luonteeltaan vakavimpiin kilpailunrajoituksiin, ”ovat yleensä salaisia”. Tästä seuraa, että kilpailusääntöjen rikkomisen pitäminen salaisena ei ole välttämätön edellytys sille, että sitä voitaisiin pitää vuoden 2006 suuntaviivojen 23 kohdassa tarkoitetulla tavalla vakavana ja että siitä määrättäisiin tämän johdosta seuraamuksia (ks. vastaavasti ja analogisesti tuomio 14.12.2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich ym. v. komissio, T-259/02–T-264/02 ja T-271/02, EU:T:2006:396, 252 kohta).

846 Näin ollen vaikka kantajien toiminnan salainen luonne oletettaisiin toteen näytetyksi, se ei ole omiaan kyseenalaistamaan riidanalaisen päätöksen 1212 perustelukappaleessa käytetyn vakavuuskertoimen lainmukaisuutta.

847 On nimittäin huomautettava komission tavoin, että kantajat eivät osallistuneet pelkästään julkisiin toimintoihin. Ne päinvastoin osallistuivat salaisiin toimintoihin, joista useat todistavat jopa aktiivisen salaamistarkoituksen. Riidanalaisen päätöksen 144 perustelukappaleessa komissio viittaakin tammikuussa 2000 tapahtuneeseen sisäiseen sähköpostiviestien vaihtoon, jossa kantajien työntekijä ohjeisti kollegoitaan ”olemaan viittaamatta muihin liikenteenharjoittajiin [vastatessaan Suomen huolinta- ja logistiikkaliiton kirjeeseen], koska se voi[si] johtaa ongelmiin kilpailunrajoitusten valvonnasta vastaavien viranomaisten kanssa” (ks. myös edellä 400 kohta).

848 Koska kantajat vetoavat siihen, ettei yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutuksia ole näytetty toteen eikä komissio ole osoittanut kantajien toimineen ”kuluttajien ja lopulta suuren yleisön vahingoksi”, on toiseksi muistettava, että suuntaviivoissa asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohdan ja EHTY:n perustamissopimuksen 65 artiklan 5 kohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennassa (EYVL 1998, C 9, s. 3) määrättiin, että rikkomuksen vakavuuden arvioinnissa on otettava huomioon muun muassa sen todellinen vaikutus markkinoihin, jos se on mitattavissa.

849 Kyseinen vaatimus ei kuitenkaan enää sisälly vuoden 2006 suuntaviivoihin, joita sovelletaan käsiteltävässä asiassa. Kyseisissä suuntaviivoissa ei siis velvoiteta komissiota ottamaan huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen todellista vaikutusta markkinoihin sen määrittäessä sen osuuden

myynnin arvosta, joka mainittujen suuntaviivojen 19–24 kohdan mukaisesti otettiin vakavuuden perusteella huomioon (ks. vastaavasti tuomio 16.6.2015, FSL ym. v. komissio, T-655/11, EU:T:2015:383, 539 kohta).

850 Sitä ei velvoiteta tähän myöskään oikeuskäytännössä, ainakaan tarkoitukseen perustuvien kilpailunrajoitusten osalta.

851 Kilpailusääntöjen rikkomisten vakavuus on nimittäin määritettävä erittäin monien seikkojen perusteella. Niihin kuuluvat erityisesti asian ominaispiirteet, asiayhteys ja sakkojen ennalta ehkäisevä vaikutus, vaikka huomioon otettavista arviointiperusteista ei ole vahvistettu sitovaa tai tyhjentävää luetteloa (määräys 25.3.1996, SPO ym. v. komissio, C-137/95 P, EU:C:1996:130, 54 kohta ja tuomio 28.6.2005, Dansk Rørindustri ym. v. komissio, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ja C-213/02 P, EU:C:2005:408, 241 kohta).

852 Markkinoihin kohdistuvat vaikutukset voidaan varmasti ottaa huomioon kyseisten seikkojen joukossa, mutta niillä on oleellista merkitystä vain silloin, kun on kysymys sopimuksista, päätöksistä tai yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla ei suoraan pyritä estämään, rajoittamaan tai vääristämään kilpailua ja jotka siis voivat kuulua SEUT 101 artiklan soveltamisalaan vain konkreettisten vaikutustensa vuoksi (tuomio 12.12.2018, Servier ym. v. komissio, T-691/14, valitus vireillä, EU:T:2018:922, 1809 kohta).

853 Muussa tapauksessa komissiolle asetettaisiin sakon suuruuden laskemisen vaiheessa velvollisuus, jota sillä ei vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 101 artiklaa sovellettaessa ole, kun kyseessä olevalla kilpailusääntöjen rikkomisella on kilpailunvastainen tarkoitus (ks. tuomio 3.9. 2009, Prym ja Prym Consumer v. komissio, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 64 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

854 Riidanalaisen päätöksen 903 perustelukappaleessa komissio kuitenkin luokitteli riidanalaisen käyttäytymisen tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi. Päinvastoin kuin kantajat väittävät, komissio ei siis ollut velvollinen ottamaan huomioon yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen todellista vaikutusta markkinoihin.

855 On kuitenkin niin, että jos komissio katsoo olevan asianmukaista ottaa sakon määrän laskemiseksi huomioon kilpailusääntöjen rikkomisesta markkinoihin aiheutuneen todellisen vaikutuksen, se ei voi tyytyä esittämään pelkkää olettamaa, vaan sen on esitettävä konkreettisia, uskottavia ja riittäviä tietoja, joiden perusteella voidaan arvioida, millainen todellinen vaikutus kilpailusääntöjen rikkomisella on saattanut olla kilpailuun mainituilla markkinoilla (tuomio 3.9.2009, Prym ja Prym Consumer v. komissio, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 82 kohta).

856 Samoin on niin, että vaikka komission ei sakkoja määrätessään tarvitse näyttää toteen, että kilpailusääntöjen rikkomisesta on aiheutunut lainvastaista hyötyä asianomaisille yrityksille eikä ottaa huomioon vastaavasti sitä, että kyseisestä kilpailusääntöjen rikkomisesta ei ole koitunut hyötyä, kilpailusääntöjen rikkomisesta koituneen lainvastaisen tuoton arvioiminen saattaa tosin olla asianmukaista, jos komissio nojautuu juuri tällaiseen tuottoon vahvistaessaan vakavuuskertoimen (ks. vastaavasti tuomio 15.3.2000, Cimenteries CBR ym. v. komissio, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, EU:T:2000:77, 4881 ja 4882 kohta).

857 Riidanalaisen päätöksen 1199 perustelukappaleessa komissio katsoi vakavuuskertoimen vahvistamisen osalta, että riidanalaiset sopimukset ja menettelytavat olivat ”hyödyttäneet [tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia] asiakkaiden ja lopulta suuren yleisön vahingoksi”. Se ei kuitenkaan esittänyt mitään todisteita kyseisen toteamuksen tueksi.

858 On kuitenkin huomautettava, että kyseessä oleva toteamus ei ole itsenäinen peruste, johon komissio tukeutui arvioidessaan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta, vaan yksi sellainen seikka muiden joukossa, jonka se on ottanut huomioon arvioidessaan kyseisen kilpailusääntöjen rikkomisen luonnetta riidanalaisen päätöksen 1199–1208 perustelukappaleessa. Kyseinen seikka ei kuitenkaan muodosta vaadittavaa perustaa päätelmälle, jonka mukaan mainitun kilpailusääntöjen rikkomisen tarkoituksena oli rahtipalvelujen hintatekijöiden vahvistaminen ja se oli näin ollen omiaan oikeuttamaan vakavuuskertoimen sijoittumisen vuoden 2006 suuntaviivojen 23 kohdassa tarkoitetun ”asteikon yläpään” alarajalle luonteeltaan vakavimpien kilpailunrajoitusten osalta. Näin ollen nyt käsiteltävä väite ei ole sellainen, että sillä voitaisiin kyseenalaistaa kyseessä olevan kilpailusääntöjen rikkomisen luonteesta riidanalaisessa päätöksessä esitetty arvio. Koska kantajat eivät siis ole osoittaneet, ettei vakavuuskerroin ollut oikeutettu niiden muiden tekijöiden perusteella, jotka oli otettu huomioon riidanalaisessa päätöksessä (ks. edellä 841 ja 842 kohta), nyt käsiteltävä väite on hylättävä.

859 Väitteestä, jonka mukaan käytetty vakavuuskerroin vastaa kantajien mukaan 45–320:tä prosenttia kyseessä olevien lisien arvosta ja ylittää siten vuoden 2006 suuntaviivojen 21 kohdassa määrätyn 30 prosentin enimmäismäärän myynnin arvosta, on kolmanneksi huomautettava, että kantajat tukeutuvat virheelliseen olettamaan, jonka mukaan komission olisi myynnin arvon vahvistaessaan pitänyt ottaa huomioon pelkästään lisien määrä kyseessä olevien palvelujen kokonaishinnan sijasta (ks. edellä 809–816 kohta).

860 Väitteistä, jotka koskevat rangaistusten yksilöllisyyden periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen loukkaamista ja sitä, että komissio ei ottanut huomioon kantajien yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen erityispiirteitä, on muistettava, että tekijöihin, jotka voivat vaikuttaa kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arviointiin, kuuluvat kunkin yrityksen käyttäytyminen, kunkin yrityksen osuus kartellin perustamisessa, hyöty, jonka ne ovat voineet saada kartellista, yritysten koko, asianomaisten tavaroiden arvo sekä vaara, joka tällaisista kilpailusääntöjen rikkomisista aiheutuu unionin tavoitteille (ks. tuomio 26.1.2017, Roca Sanitario v. komissio, C-636/13 P, EU:C:2017:56, 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

861 On kuitenkin muistettava, että eroja samaan kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistuneiden yritysten käyttäytymisessä ei tarvitse välttämättä ottaa huomioon rikkomisen vakavuuskerrointa vahvistettaessa, vaan näin voidaan tehdä sakon laskemisen jossakin toisessa vaiheessa, kuten esimerkiksi mukautettaessa perusmäärää lieventävien ja raskauttavien seikkojen mukaan vuoden 2006 suuntaviivojen 28 ja 29 kohdan nojalla (ks. vastaavasti tuomio 26.1.2017, Roca v. komissio, C-638/13 P, EU:C:2017:53, 67 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

862 Määrittäessään vakavuuskertoimen riidanalaisen päätöksen 1208 perustelukappaleessa komissio totesi pitävänsä ”mahdollisena lieventävänä seikkana sitä, – – että tiettyjen liikenteenharjoittajien osallistumisella oli saattanut olla vähäisempi merkitys”. Se katsoi siten mainitun päätöksen 1258 ja 1259 perustelukappaleessa, että kantajien osallistuminen yhtenä kokonaisuutena

pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen oli ollut rajallista, ja myönsi sen seurauksena niille sakon perusmäärästä 10 prosentin alennuksen lieventävien seikkojen perusteella.

863 Tästä seuraa, että komissio ei tehnyt virhettä jättäessään myös vakavuuskertoimen vahvistamisen yhteydessä huomiotta kantajien rajallisen osallistumisen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen. Siitä, oliko se 10 prosentin alennus sakon perusmäärästä, joka kantajille myönnettiin lieventävien seikkojen arvioinnin yhteydessä sillä perusteella, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen vain rajallisesti, riittävä, on todettava, että tämä kysymys on päällekkäinen nyt käsiteltävän kanneperusteen viidennen osan kanssa ja että sitä tarkastellaan kyseisen osan yhteydessä.

864 Nyt käsiteltävä kanneperuste voidaan siis vain hylätä.

c) Kanneperusteen kolmas osa, joka koskee yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen keston määrittämisessä tehtyjä virheitä

865 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että se teki virheen määrittäessään kilpailusääntöjen rikkomisen keston.

866 Väitteet, joihin kantajat vetoavat nyt käsiteltävän osan tueksi, ovat päällekkäisiä niiden väitteiden kanssa, joihin ne vetoavat kolmannen kanneperusteen tueksi. Kuten edellä 353–358 kohdasta ilmenee, kyseiset väitteet ovat perusteettomia.

867 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa voidaan siis vain hylätä.

d) Kanneperusteen neljäs osa, joka koskee virheitä, jotka tehtiin korotettaessa sakon perusmäärää rikkomisen uusimisen vuoksi

868 Kantajat väittävät, että komissio teki virheen korottaessaan SAS Consortiumille ja SAS Cargolle määrätyn sakon perusmäärää 50 prosenttia ottaakseen huomioon sen, että SAS Consortium oli ollut EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta (Asia COMP.D.2 37.444 – SAS v. Maersk Air ja asia COMP.D.2 37.386 – Sun-Air v. SAS ja Maersk Air) 18.7.2001 tehdyn päätöksen (EYVL 2001, L 265, s. 15) adressaatti.

869 Kantajien mukaan on yhtäältä niin, että päätös 2001/716 koskee kilpailusääntöjen rikkomista, joka ei ole samanlainen tai samankaltainen kuin riidanalaisessa päätöksessä kuvattu rikkominen, ja toisaalta niin, ettei se voi olla perusteena sakon määrän korottamiselle siltä osin kuin on kyse päivämäärää 18.7.2001 aikaisemmasta eli päätöksen 2001/716 tekoajankohtaa edeltävästä käyttäytymisestä.

870 Kantajat väittävät lisäksi saaneensa vuonna 2002 Tanskan kilpailuviranomaiselta vakuutteluja, joiden mukaan unionin kilpailuviranomaiset eivät voi puuttua viranomaisten hyväksymiin tai yhteensovittamiin rahdin kuljetustariffeihin, joita sovelletaan unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Kantajat väittävät myös komission edistäneen päätöskäytännöllään liikenteenharjoittajien välisten allianssien muodostamista, johon kuului hintojen yhteensovittaminen.

871 Kuten vuoden 2006 suuntaviivojen 28 kohdasta ja unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, uusimista koskevalle raskauttavalle seikalle on ominaista se, että yritys jatkaa tai toistaa samanlaista tai samantyyppistä rikkomista sen jälkeen, kun komissio tai kansallinen kilpailuviranomainen on todennut kyseisen yrityksen rikkoneen SEUT 101 tai SEUT 102 artiklan määräyksiä (ks. tuomio 5.3.2015, komissio ym. v. Versalis ym., C-93/13 P ja C-123/13 P, EU:C:2015:150, 87 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

872 Oikeuskäytännön mukaan kilpailusääntöjen rikkomiset ovat rikkomisen uusimista koskevan toteamuksen vahvistamistarkoituksessa samankaltaisia tai samantyyppisiä, jos niissä molemmissa on kyse EUT-sopimuksen samojen määräysten rikkomisesta (ks. vastaavasti tuomio 12.12.2007, BASF ja UCB v. komissio, T-101/05 ja T-111/05, EU:T:2007:380, 64 kohta; tuomio 6.5.2009, Outokumpu ja Luvata v. komissio, T-122/04, EU:T:2009:141, 56 kohta ja tuomio 30.9.2009, Hoechst v. komissio, T-161/05, EU:T:2009:366, 147 kohta).

873 Ottamalla huomioon rikkomisen uusimisen komissio vastaa pakottavaan tarpeeseen rangaista saman yrityksen toistuvia kilpailusääntöjen rikkomisia (tuomio 17.6.2010, Lafarge v. komissio, C-413/08 P, EU:C:2010:346, 61 kohta) ja pyrkii saamaan yritykset, jotka ovat osoittaneet taipumusta olla piittaamatta kilpailusäännöistä, muuttamaan käyttäytymistään (tuomio 8.2.2007, Groupe Danone v. komissio, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39 kohta).

874 Rikkomisen uusimisen toteaminen ja sen erityispiirteiden arviointi kuuluvat komission harkintavaltaan sen valitessa tekijöitä, jotka se ottaa huomioon sakkojen määrän määrittämiseksi (tuomio 8.2.2007, Groupe Danone v. komissio, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 38 kohta). Tätä harkintavaltaa käyttäessään komissio voi kussakin tapauksessa ottaa huomioon seikat, jotka ovat omiaan vahvistamaan kyseessä olevan yrityksen taipumuksen olla piittaamatta kilpailusäännöistä, kuten esimerkiksi ajan, joka on kulunut asianomaisten rikkomisten välillä (tuomio 8.2.2007, Groupe Danone v. komissio, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39 kohta). Oikeuskäytännön mukaan komissio ei ylitä kyseisen toimivallan rajoja ottaessaan huomioon rikkomisen uusimisen raskauttavana seikkana siinä tapauksessa, että toinen rikkominen, joka on alkanut ennen ensimmäisen rikkomisen toteamista, ei ole tapahtunut suurimmaksi osaksi ennen kyseistä toteamista (ks. vastaavasti tuomio 8.7.2008, BPB v. komissio, T-53/03, EU:T:2008:254, 394–396 kohta).

875 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on tutkittava näin mieliin palautettujen seikkojen ja periaatteiden valossa.

876 Siitä väitteestä, jonka mukaan yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen ja markkinoiden jakamiseen tarkoitettu kartelli, josta määrättiin seuraamuksia päätöksessä 2001/76, eivät ole samanlaisia, on ensinnäkin todettava, että molemmat näistä rikkomisista koskevat horisontaalista kartellia, jonka komissio katsoi rikkoneen SEUT 101 artiklaa. Kyseisten rikkomisten on näin ollen katsottava olevan samanlaisia, jotta voidaan todeta rikkomisen uusiminen.

877 Kyseistä päätelmää ei kyseenalaisteta EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/C.37.750/B2 – Brasseries Kronenbourg, Brasseries Heineken) 29.9. 2004 tehdyllä komission päätöksellä 2005/503/EY (EUVL 2005, L 184, s. 57), johon kantajat vetoavat ja jossa komissio niiden mukaan katsoi, että aikaisempi hintasopimus ei ollut samantyyppinen kuin mainitussa päätöksessä kyseessä oleva aseleposopimus. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on nimittäin niin, että komission aiemmin noudattama päätöskäytäntö ei itsessään ole sakkojen määrittämistä koskeva oikeudellinen kehys kilpailuoikeuden alalla, koska

tällainen kehys on määritetty ainoastaan asetuksessa N:o 1/2003 ja vuoden 2006 suuntaviivoissa, ja että ei missään tapauksessa ole osoitettu, että kyseiseen päätökseen johtaneeseen asiaan liittyvät olosuhteet olivat rinnastettavissa nyt käsiteltävän asian olosuhteisiin.

878 Siitä, että komissio ei soveltaessaan sakon perusmäärään 50 prosentin korotusta rikkomisen uusimisen perusteella erotellut eikä sulkenut pois yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen liittyvää ajanjaksoa, joka edelsi päätöksen 2001/716 tekemistä, on toiseksi huomautettava heti aluksi, että edellä 871 kohdassa mieliin palautetun oikeuskäytännön mukaisesti rikkomisen uusiminen raskauttavana seikkana kattaa tapauksen, jossa toista rikkomista jatketaan ensimmäisen rikkomisen toteamisen jälkeen, mikä merkitsee, että toinen rikkominen on alkanut ennen ensimmäistä. Tämä pätee käsiteltävässä asiassa sen vuoksi, että SAS Consortium osallistui yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen 13.12.1999 lähtien ja SAS Cargo 1.6.2001 lähtien, toisin sanoen ennen päätöksen 2001/716 tekoajankohtaa 18.7.2001.

879 Tämän jälkeen komissio saattoi riidanalaisen päätöksen 1244 perustelukappaleessa rikkomisen uusimisen erityispiirteitä arvioidessaan perustellusti ottaa huomioon sen, että kantajat olivat käsiteltävässä asiassa jatkaneet samanlaista kilpailusääntöjen rikkomista lähes viiden vuoden ajan päätöksen 2001/716 tekemisen jälkeen. Yhtäältä kyseinen seikka osoittaa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen tapahtui suurimmaksi osaksi ensimmäisen rikkomisen toteamisen jälkeen eikä ennen sitä, ja se erottaa näin ollen nyt käsiteltävän asian tosiseikat 11.3.1999 annetussa tuomiossa Thyssen Stahl v. komissio (T-141/94, EU:T:1999:48), johon kantajat vetoavat, kyseessä olleista tosiseikoista. Toisaalta se osoittaa kantajien taipumuksen olla tekemättä asianmukaisia johtopäätöksiä siitä, että niiden oli todettu rikkoneen kilpailusääntöjä (ks. vastaavasti tuomio 8.7.2008, Lafarge v. komissio, T-54/03, ei julkaistu, EU:T:2008:255, 727 kohta).

880 On lopuksi huomautettava, että vuoden 2006 suuntaviivojen 28 kohdassa ei tehdä rikkomisen uusimisen perusteella sovellettavan korottamismenetelmän osalta eroa sen mukaan, tarkoittaako uusiminen rikkomisen toistamista vai jatkamista, ja siinä täsmennetään vain, että ”perusmäärää korotetaan jopa 100 prosenttia todettua rikkomista kohden”. Soveltamalla rikkomisen uusimiseen perustuvaa korotuskerrointa perusmäärään kokonaisuudessaan komissio noudatti siis ohjeellisia käytännesääntöjä, jotka se on itselleen asettanut ja joista se ei lähtökohtaisesti voi poiketa (ks. vastaavasti tuomio 11.7.2013, Ziegler v. komissio, C-439/11 P, EU:C:2013:513, 60 kohta). Vaikka vuoden 2006 suuntaviivojen 28 kohdan mukaan ei olekaan mahdollista mukauttaa rikkomisen uusimisen perusteella tehdyn korotuksen määräytymisperustetta, jotta voitaisiin tarvittaessa ottaa huomioon ensimmäistä rikkomisen toteamista edeltävään rikkomisajanjaksoon liittyvä osa, se ei ole esteenä sille, että tällainen huomioon ottaminen puolestaan heijastuu korotuksen tasoon.

881 Kun otetaan huomioon käsiteltävän asian olosuhteet, sellaisina kuin ne on palautettu mieliin erityisesti edellä 879 kohdassa, rikkomisen uusimista koskeva järjestely samanlaisen rikkomisen jatkamista koskevassa tapauksessa (ks. edellä 878 ja 880 kohta) ja rikkomisen uusimista koskevan raskauttavan seikan perusteena oleva ehkäisevää vaikutusta koskeva vaatimus, on katsottava, että komissio ei tehnyt virhettä soveltaessaan 50 prosentin korotusta SAS Cargolle ja SAS Consortiumille määrätyn sakon perusmäärään.

882 Tätä päätelmää ei kyseenalaista se, että kantajat vetoavat syyttömyysolettaman periaatteen loukkaamiseen, koska ne eivät esitä sen tueksi mitään perusteita.

883 Kolmanneksi kantajat vetoavat Tanskan kilpailuviranomaisen antamiin vakuutteluihin. Tämä väite on jo tutkittu ja hylätty kolmannen kanneperusteen yhteydessä (ks. edellä 682 kohta).

884 Sen komission päätöskäytännön osalta, joka koskee liikenteenharjoittajien välisiä alliansseja, joihin kuuluu muun muassa hintojen yhteensovittaminen, on muistettava, että käyttäytyminen, josta kantajien katsotaan olevan vastuussa, ei liittynyt yksinomaan niiden eri allianssien, joihin ne kuuluivat, lainmukaisten tavoitteiden saavuttamiseen. Ellei riidanalaisen päätöksen 517 perustelukappaleessa kuvatusta käyttäytymisestä muuta johdu, kantajien ei katsottu olevan vastuussa käyttäytymisestä, joka liittyi tällaisten tavoitteiden saavuttamiseen (ks. edellä 332 kohta).

885 Tästä seuraa, että nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on hylättävä.

e) Kanneperusteen viides osa, joka koskee lieventävien seikkojen huomioon ottamisessa tehtyjä virheitä

886 Kantajat väittävät lähinnä komission rikkoneen vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohtaa, kun se ei ottanut huomioon kaikkia merkityksellisiä seikkoja arvioidessaan lieventäviä seikkoja ja kun se myönsi huomioon ottamiensa lieventävien seikkojen nojalla kantajille sakon määrästä alennuksen, joka ei ole riittävä. Kantajat muistuttavat, että ne osallistuivat kilpailusääntöjen rikkomiseen rajallisesti, että lisien yhteensovittamisesta oli lukuisissa tapauksissa määrätty kolmansien maiden sääntelyjärjestelmässä, että liikenteenharjoittajien väliset allianssit olivat komission suosima käytäntö ja että Tanskan kilpailuviranomaisen vuonna 2002 tekemä päätös synnytti perustellun luottamuksen siihen, että kantajien kolmansissa maissa noudattamat lentoliikennesopimukset eivät kuuluneet unionin kilpailusääntöjen soveltamisalaan.

887 Komissio kiistää kantajien väitteet.

888 Tältä osin on muistutettava, että vuoden 2006 suuntaviivojen 27 kohdassa todetaan, että määrittäessään sakon määrää komissio voi ottaa huomioon olosuhteita, joiden perusteella sakon perusmäärää voidaan korottaa tai alentaa kaikki merkitykselliset seikat huomioon ottavan kokonaisarvioinnin perusteella.

889 Vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohdan mukaan sakon perusmäärää voidaan alentaa, kun komissio havaitsee lieventäviä seikkoja. Kyseisessä kohdassa mainitaan esimerkinomaisesti ja muutoin kuin tyhjentävästi viisi sellaista lieventävää seikkaa, jotka voidaan ottaa huomioon ja joihin kuuluvat se, että asianomaisen yrityksen osuus rikkomisessa on ollut huomattavan vähäinen, ja se, että kyseessä oleva kilpailunvastainen käyttäytyminen on viranomaisten hyväksymää tai edistämää taikka se on hyväksytty tai sitä on edistetty lainsäädännöllä.

890 Komissio totesi yhtäältä riidanalaisen päätöksen 1263 perustelukappaleessa, että missään sääntelyjärjestelmässä ei velvoitettu tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia yhdenmukaistamaan hinnoitteluaan. Se katsoi kuitenkin mainitun päätöksen 1264 ja 1265 perustelukappaleessa, että tietyissä sääntelyjärjestelmissä oli saatettu kannustaa tutkinnan kohteena olleita liikenteenharjoittajia käyttäytymään kilpailunvastaisesti, ja myönsi niille näin ollen 15 prosentin yleisen alennuksen vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohdan perusteella.

891 On huomattava, että kantajien tätä arviota vastaan esittämät väitteet ovat yhteneväisiä niiden väitteiden kanssa, joita ne esittivät kolmannen kanneperusteen kuudennen osan tueksi (ks. edellä 505–507 kohta). Kantajat väittävät nimittäin, että 15 prosentin yleisen alennuksen olisi pitänyt olla suurempi sillä perusteella, että kyseessä olevien maiden ”laeissa ja hallintokäytännöissä” ”ei pelkästään ’suosittu’ lisien yhteensovittamista, vaan monissa tapauksissa edellytettiin sitä”.

892 Tältä osin on ensimmäiseksi huomautettava, että merkityksellisissä säännöksissä joko suosittiin riidanalaista käyttäytymistä ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä, jolloin sakon määrän alentamista voidaan perustella vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohdan nojalla (ks. edellä 888 ja 889 kohta), tai edellytettiin sitä, jolloin kilpailusääntöjen rikkomista ei voitu todeta eikä seuraamuksia määrätä mainitun käyttäytymisen perusteella (ks. vastaavasti tuomio 11.11.1997, komissio ja Ranska v. Ladbroke Racing, C-359/95 P ja C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

893 Siltä osin kuin kantajat väittävät lähinnä, että useissa sääntelyjärjestelmissä edellytettiin yhteensovittamista, niiden väitteet on kuitenkin hylättävä tehottomina, sillä vaikka niiden oletettaisiin olevan perusteltuja, ne johtaisivat virheeseen rikkomisen toteamisessa eikä vuoden 2006 suuntaviivojen 29 kohdan soveltamisessa, josta on kyse nyt käsiteltävän osan yhteydessä.

894 Toiseksi on joka tapauksessa todettava, että kantajien väitteet perustuvat kyseessä olevien sääntelyjärjestelmien virheelliseen arviointiin. Kuten edellä 509–563 kohdassa todettiin, kantajat eivät ole osoittaneet, että niiden toiminta kolmansissa maissa johtui valtion pakkokeinosta, lukuun ottamatta polttoainelisän yhteensovittamista Thaimaassa 20.7.2005–14.2.2006. Mainitun yhteensovittamisen osalta kantajat ovat näyttäneet toteen valtion pakkokeinon olemassaolon. Kyseinen yhteensovittaminen ei siis kuulunut yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan, eikä siitä näin ollen voi aiheutua kantajille seuraamuksia. Näin ollen sitä ei voida ottaa huomioon sen lieventävän seikan perusteella, joka koskee kolmansien maiden sääntelyn vaikutusta kantajien käyttäytymiseen.

895 Siltä osin kuin kantajat viittaavat [SEUT 101] artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/39.188 – Banaanit) 15.10.2008 tehtyyn komission päätökseen K(2008) 5955 lopullinen, on riittävää huomauttaa, että pelkästään se seikka, että komissio on aiemmassa päätöskäytännössään myöntänyt tietyn alennuksen tietynlaisen käyttäytymisen vuoksi, ei merkitse, että sillä olisi velvollisuus tehdä samanlainen alennus arvioidessaan vastaavanlaista käyttäytymistä jossain myöhemmässä hallinnollisessa menettelyssä (ks. tuomio 6.5.2009, KME Germany ym. v. komissio, T-127/04, EU:T:2009:142, 140 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kantajat eivät näin ollen voi vedota tässä toisessa asiassa sakon määrästä myönnettyyn alennukseen.

896 Näin ollen on todettava, että komissio ei tehnyt virhettä vahvistaessaan 15 prosentin yleisen alennuksen.

897 Riidanalaisen päätöksen 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 ja 1279 perustelukappaleessa komissio toisaalta hylkäsi kantajien väitteet niiden passiivisesta roolista yhtenä kokonaisuutena pidettävässä jatketussa kilpailusääntöjen rikkomisessa, perustellusta luottamuksesta, joka niille niiden mukaan syntyi Tanskan kilpailuviranomaisen vuonna 2002 tekemästä päätöksestä, ja siitä, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutukset ja toteuttaminen olivat rajallisia. Riidanalaisen päätöksen 1258 perustelukappaleessa komissio sitä vastoin myönsi kantajille, Air Canadalle ja Lan Cargolle 10 prosentin alennuksen sakon perusmäärästä sillä perusteella, että niiden osuus mainitussa rikkomisessa oli huomattavan vähäinen.

898 Kantajat väittävät, että näissä arvioinneissa tehtiin kolme virhettä, jotka unionin yleinen tuomioistuin tutkii vuorotellen.

899 Ensinnäkin kantajien väitteestä, että niille myönnetty 10 prosentin alennus sakon perusmäärästä sillä perusteella, että niiden osuus yhtenä kokonaisuutena pidettävässä jatketussa kilpailusääntöjen rikkomisessa oli rajallinen, ei ollut riittävä, on muistutettava, että arvioidessaan riidanalaisen päätöksen 1258 perustelukappaleessa kantajien, Lan Airlinesin ja Air Canadan vähäistä osuutta yhtenä kokonaisuutena pidettävässä jatketussa kilpailusääntöjen rikkomisessa komissio otti huomioon sen, että ne ”eivät olleet osallistuneet kaikkiin [kyseisen] rikkomisen osatekijöihin”.

900 Sitä, missä määrin kantajat, Lan Airlines ja Air Canada osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, kuvaillaan riidanalaisen päätöksen 882 ja 883 perustelukappaleessa. Kyseisissä perustelukappaleissa komissio katsoi, että kantajat, Lan Airlines ja Air Canada olivat osallistuneet suoraan vain yhteen tai kahteen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kolmesta osatekijästä, mutta niiden voitiin katsoa olevan vastuussa myös niistä osatekijöistä, joihin ne eivät olleet suoraan osallistuneet, sillä perusteella, että ne tiesivät niistä tai saattoivat kohtuudella ennakoida ne ja olivat valmiita hyväksymään niihin sisältyvän riskin.

901 Edellä 698–712 perustelukappaleessa katsottiin komission tehneen virheen, kun se katsoi kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijästä, joka liittyi provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen. Sen seurauksena komissio arvioi niiden osuuden yhtenä kokonaisuutena pidetyssä jatketussa kilpailusääntöjen rikkomisessa liian suureksi ja aiheutti siten riidanalaisen päätöksen lainvastaisuuden, kun se ei myöntänyt niille 10:tä prosenttia suurempaa alennusta sakon perusmäärästä sillä perusteella, että ne osallistuivat rajallisesti yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

902 Väitteestä, joka koskee päätöskäytäntöä, jonka tarkoituksena on poikkeuksen soveltaminen liikenteenharjoittajien välisiin alliansseihin, on toiseksi todettava, että se on jo tutkittu ja hylätty nyt käsiteltävän kanneperusteen kolmannen osan yhteydessä (ks. edellä 367 ja 368 kohta).

903 Väitteestä, joka koskee perusteltua luottamusta, joka kantajille niiden mukaan syntyi Tanskan kilpailuviranomaisen vuonna 2002 tekemästä päätöksestä, on kolmanneksi todettava, että se on jo tutkittu ja hylätty edellä 682 kohdassa.

904 Nyt käsiteltävä kanneperusteen osa on siis hylättävä, jollei 901 kohdassa todetusta virheestä, joka koskee 10 prosentin alennusta, joka kantajille myönnettiin sillä perusteella, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen rajallisesti, muuta johdu.

905 Edellä esitetyn perusteella nyt käsiteltävä kanneperuste on hylättävä, jollei edellä 901 kohdassa todetusta virheestä sekä 774 kohdassa todetusta virheestä, joka koskee kantajien ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä toteuttamista rahtipalveluista saatujen tulojen sisällyttämistä myynnin arvoon, muuta johdu.

906 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella on hyväksyttävä kolmannen kanneperusteen kuudes osa siltä osin kuin se koskee Thaimaasta lähteviä ja ETA:han saapuvia reittejä 20.7.2005 ja 14.2.2006 välisenä aikana yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen

polttoainelisää koskevan osatekijän osalta, kolmannen kanneperusteen yhdeksäs osa siltä osin kuin se koskee provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, viidennen kanneperusteen ensimmäinen osa siltä osin kuin se koskee ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisten reittien liikevaihdon sisällyttämistä myynnin arvoon ja viidennen kanneperusteen viides osa siltä osin kuin komissio ei ole myöntänyt sakon perusmäärästä 10:tä prosenttia suurempaa alennusta sillä perusteella, että kantajat osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen rajallisesti.

907 Näin ollen riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 1 kohdan o, p ja q alakohta, 2 kohdan o ja p alakohta, 3 kohdan o ja p alakohta sekä 4 kohdan o, p ja q alakohta on kumottava siltä osin kuin niissä vedotaan kantajien osallistumiseen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijään, joka koskee provisioiden maksamisesta kieltäytymistä. Myös riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 2 kohdan o ja p alakohta ja 3 kohdan o ja p alakohta on kumottava siltä osin kuin niissä vedotaan SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomiseen Thaimaasta lähtevillä ja ETA:han saapuvilla reiteillä 20.7.2005 ja 14.2.2006 välisenä aikana polttoainelisään liittyvän osatekijän osalta.

908 Ei kuitenkaan voida katsoa, että kyseiset lainvastaisuudet ovat omiaan johtamaan riidanalaisen päätöksen kumoamiseen kokonaisuudessaan. Vaikka komissio teki arviointivirheen katsoessaan SAS:n ja SAS Cargon olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta sen provisioiden maksamisesta kieltäytymistä koskevan osatekijän osalta sekä Thaimaasta lähtevillä ja ETA:han saapuvilla reiteillä 20.7.2005 ja 14.2.2006 välisenä aikana sen polttoainelisään liittyvän osatekijän osalta, on todettava, ettei nyt käsiteltävän kanteen yhteydessä ole osoitettu, että komissio teki virheen todetessaan kantajien osallistuneen mainittuun rikkomiseen.

909 Lopuksi on kumottava riidanalaisen päätöksen 3 artiklan n–r alakohta sillä perusteella, että niissä otetaan huomioon sakon määrää laskettaessa yhtäältä 10 prosentin alennus, joka kantajille myönnettiin sillä perusteella, että ne osallistuivat rajallisesti yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, ja toisaalta kantajien ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä toteuttamista rahtipalveluista saamat tulot myynnin arvon osalta.

910 Kumoamisvaatimukset hylätään muilta osin.

B Vaatimukset kantajille määrätyn sakon määrän muuttamisesta

911 Kantajat vaativat lähinnä unionin yleistä tuomioistuinta käyttämään täyttä harkintavaltaansa niille määrätyn sakon määrän alentamiseksi huomattavasti.

912 Aluksi kannekirjelmästä ilmenee, että kantajat aikovat lähinnä vedota nyt käsiteltävien vaatimusten tueksi kaikkiin väitteisiin, joita ne esittivät kumoamisvaatimustensa viidennen kanneperusteen tueksi, ja vaatia unionin yleistä tuomioistuinta tekemään johtopäätökset virheistä, jotka se on kantajien mukaan todennut siltä osin kuin on kyse niiden osallistumisesta yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

913 Väitteet ensimmäisestä neljänteen koskevat myynnin arvoa (viidennen kanneperusteen ensimmäinen osa):

– ensimmäisessä väitteessään kantajat vetoavat siihen, että niiden ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä toteuttamista rahtipalveluista saatuja tuloja ei voida sisällyttää myynnin arvoon

– toisessa väitteessään kantajat esittävät, että niiden saapuvista rahtipalveluista saamaa liikevaihtoa ei voida sisällyttää myynnin arvoon

– kantajien kolmannen väitteen mukaan rahtipalvelujen kokonaishinnan sijasta on otettava huomioon ainoastaan lisien arvo

– neljännessä väitteessään kantajat katsovat komission sisällyttäneen myynnin arvoon sellaisilta reiteiltä saatuja tuloja, jotka eivät liity riidanalaiseen kartelliin.

914 Väitteet viidennestä yhdeksänteen koskevat vakavuuskerrointa (viidennen kanneperusteen toinen osa):

– kantajien viidennen väitteen mukaan on otettava huomioon se, että riidanalainen kartelli ei ole niin vakava eikä aiheuta niin suurta haittaa kuin kokonaishintaa koskeva yhteensovittaminen

– kantajat katsovat kuudennessa väitteessään, että on otettava huomioon se, että 16 prosentin vakavuuskerroin vastaa 45–230:tä prosenttia lisien arvosta

– seitsemännessä väitteessään kantajat vetoavat siihen, että on otettava huomioon se, että riidanalaista kartellia ei toteutettu suuren yleisön vahingoksi

– kahdeksannessa väitteessään kantajat katsovat, että yksi ainoa 16 prosentin vakavuuskerroin ei yksilöi riittävällä tavalla niiden tilannetta

– kantajien yhdeksännen väitteen mukaan on otettava huomioon se, että käyttäytyminen, johon ne osallistuivat, oli julkista ja yleisesti ottaen kolmansissa maissa sovellettavan sääntelyn mukaista.

915 Kymmenennessä väitteessään kantajat katsovat, että on otettava huomioon, että niiden osallistuminen kartelliin ei alkanut 13.12.1999 (neljännen ja viidennen kanneperusteen kolmas osa).

916 Yhdennessätoista väitteessään kantajat vetoavat siihen, että on otettava huomioon se, ettei rikkomista uusittu (viidennen kanneperusteen neljäs osa).

917 Väitteet kahdennestatoista viidenteentoista, joihin kantajat vetoavat nyt käsiteltävien vaatimusten tueksi, koskevat lieventäviä seikkoja:

– kantajien kahdennentoista väitteen mukaan on otettava huomioon niiden rajallinen osallistuminen riidanalaiseen kartelliin

– kolmannessatoista väitteessään kantajat vetoavat siihen, että lisien yhteensovittamisesta määrättiin lukuisissa tapauksissa kolmansien maiden sääntelyjärjestelmissä

– kantajien neljännentoista väitteen mukaan on otettava huomioon se, että liikenteenharjoittajien väliset allianssit olivat komission suosima käytäntö

– viidennessätoista väitteessään kantajat katsovat, että on otettava huomioon se, että Tanskan kilpailuviranomaisen vuonna 2002 tekemä päätös synnytti perustellun luottamuksen siihen, että kantajien kolmansissa maissa noudattamat lentoliikennesopimukset eivät kuuluneet unionin kilpailusääntöjen soveltamisalaan.

918 Komissio vaatii kantajien vaatimusten hylkäämistä ja pyytää, että niille myönnetyt 50 prosentin yleinen alennus ja 15 prosentin yleinen alennus peruutetaan niiden osalta siinä tapauksessa, että unionin yleinen tuomioistuin katsoisi, että saapuvien rahtipalvelujen myynnistä saatua liikevaihtoa ei voitu sisällyttää myynnin arvoon.

919 Unionin kilpailuoikeudessa laillisuusvalvontaa täydentää täysi harkintavalta, joka unionin tuomioistuimille on annettu asetuksen N:o 1/2003 31 artiklalla SEUT 261 artiklan mukaisesti. Tämän harkintavallan nojalla unionin yleinen tuomioistuin voi täten paitsi pelkästään tutkia seuraamuksen laillisuuden myös korvata komission arvioinnin omallaan ja siten poistaa määrätyn sakon tai uhkasakon taikka alentaa tai korottaa sen määrää (ks. tuomio 8.12.2011, Chalkor v. komissio, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 63 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

920 Tämä harkintavallan käyttäminen edellyttää asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdan mukaisesti, että kunkin seuraamuksen kohteena olevan yrityksen osalta huomioon otetaan kyseessä olevan rikkomisen vakavuus ja kesto muun muassa perustelemista, oikeasuhteisuutta, seuraamusten yksilökohtaista määräämistä ja yhdenvertaista kohtelua koskevia periaatteita noudattaen, eivätkä unionin tuomioistuimia sido komission suuntaviivoissaan määrittelemät ohjeelliset säännöt (ks. vastaavasti tuomio 21.1.2016, Galp Energía España ym. v. komissio, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90 kohta). On kuitenkin korostettava, että SEUT 261 artiklassa ja asetuksen N:o 1/2003 31 artiklassa tarkoitetun täyden harkintavallan käyttö ei vastaa viran puolesta suoritettavaa valvontaa ja että menettely unionin tuomioistuimissa on kontradiktorista. Lukuun ottamatta oikeusjärjestyksen perusteisiin pohjautuvia perusteita, jotka unionin yleisen tuomioistuimen ja unionin tuomioistuimen on tutkittava viran puolesta, kantajan on esitettävä riidanalaista päätöstä koskevat kanneperusteet ja todisteet niiden tueksi (tuomio 8.12.2011, Chalkor v. komissio, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 64 kohta).

921 Kantajan on siten yksilöitävä ne riidanalaisen päätöksen osat, jotka se riitauttaa, muotoiltava tätä koskevat väitteet ja esitettävä todisteet, joita voidaan pitää painavina indisioina siitä, että sen väitteet ovat perusteltuja (tuomio 8.12.2011, Chalkor v. komissio, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 65 kohta).

922 Täyttääkseen perusoikeuskirjan 47 artiklassa tarkoitetut täyteen harkintavaltaan perustuvan valvonnan vaatimukset sakon osalta unionin tuomioistuinten on puolestaan SEUT 261 ja SEUT 263 artiklan mukaista toimivaltaa käyttäessään tutkittava kaikki oikeudellisia seikkoja tai tosiseikkoja koskevat väitteet, joilla pyritään osoittamaan, että sakon määrä ei ole oikeassa suhteessa rikkomisen vakavuuteen ja kestoon (ks. tuomio 18.12.2014, komissio v. Parker Hannifin Manufacturing ja Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, 75 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 26.1.2017, Villeroy & Boch Austria v. komissio, C-626/13 P, EU:C:2017:54, 82 kohta).

923 Lopuksi on todettava, että unionin tuomioistuinten on sakkojen määrää määrittäessään arvioitava itse käsiteltävän asian olosuhteita ja kyseessä olevan rikkomisen luonnetta (tuomio 21.1.2016, Galp Energía España ym. v. komissio, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 89 kohta) ja otettava huomioon kaikki tosiseikat (ks. vastaavasti tuomio 3.9.2009, Prym ja Prym Consumer v. komissio, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86 kohta), mukaan lukien tarvittaessa lisätiedot, joita ei ole mainittu sakon määräämisestä tehdyssä komission päätöksessä (ks. vastaavasti tuomio 16.11.2000, Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57 kohta ja tuomio 12.7.2011, Fuji Electric v. komissio, T-132/07, EU:T:2011:344, 209 kohta).

924 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleisen tuomioistuimen on täyttä harkintavaltaansa käyttäen määritettävä niiden väitteiden valossa, joita asianosaiset ovat esittäneet nyt käsiteltävien vaatimusten tueksi, asianmukaisimmaksi katsomansa sakon määrä etenkin niiden toteamusten perusteella, jotka on esitetty kumoamisvaatimusten tueksi esitettyjen kanneperusteiden yhteydessä, ja kaikki merkitykselliset tosiseikat huomioon ottaen.

925 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo, ettei kantajalle määrättävän sakon määrän määrittämisessä ole aihetta poiketa komission riidanalaisessa päätöksessä noudattamasta laskentamenetelmästä, jonka osalta se ei ole ensin katsonut, että siihen liittyy lainvastaisuus, kuten viidennen kanneperusteen tarkastelusta ilmenee. Vaikka tuomioistuinten on täyttä harkintavaltaansa käyttäessään arvioitava itse käsiteltävän asian olosuhteet ja kyseessä olevan rikkomisen luonne sakon määrän määrittämiseksi, täyden harkintavallan käyttäminen määrättyjen sakkojen määrää määritettäessä ei saa johtaa syrjintään niiden yritysten välillä, jotka ovat osallistuneet SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja EU:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan vastaiseen sopimukseen tai yhdenmukaistettuun menettelytapaan. Suuntaviivoista ilmenevät ohjeet voivat yleensä ohjata unionin tuomioistuimia niiden käyttäessä täyttä harkintavaltaansa, kun komissio on soveltanut näitä suuntaviivoja laskeakseen sellaisille muille yrityksille määrättyjen sakkojen määrän, joille on määrätty seuraamuksia kyseisten tuomioistuinten käsiteltäväksi saatetulla päätöksellä (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 80 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

926 Näin ollen on aluksi huomautettava, että kun otetaan erityisesti huomioon täsmennykset, joita komissio antoi vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen 12.1., 2.3. ja 12.4.2021 esittämiin kysymyksiin, unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että myynnin kokonaisarvo oli SAS Consortiumin osalta 17 739 806 euroa ja SAS Cargon ja SAS:n osalta 238 196 616 euroa. Näihin arvoihin sisältyi 262 084 euroa ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä saatuja tuloja, joiden osalta unionin yleinen tuomioistuin on edellä 768–774 kohdassa katsonut, etteivät ne kuuluneet yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutusalaan. Kyseiset tulot on siis jätettävä pois myynnin arvosta kantajien ensimmäisen väitteen mukaisesti.

927 Sen toukokuuta 2005 aikaisemman rikkomisajanjakson osalta, johon kantajia vastaan vedottiin – kuten komissio teki riidanalaisen päätöksen 1197 perustelukappaleessa – on ETA:n sisäisillä ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä käytettävä perusteena myynnin arvoa, joka on ensiksi mainittujen reittien osalta 17 112 706 euroa ja jälkimmäisten reittien osalta 627 100 euroa, kun otetaan huomioon vain ne valtiot, jotka olivat jo ETA-sopimuksen sopimuspuolia tai unionin jäsenvaltioita ennen toukokuuta 2004.

928 On lisäksi huomautettava, että kolmannessa väitteessä, joka koskee rahtipalvelujen koko hinnan sisällyttämistä myynnin arvoon, viitataan viidennen kanneperusteen ensimmäisessä osassa esitettyyn kolmanteen väitteeseen, johon kantajat vetosivat kumoamisvaatimustensa tueksi.

Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin tutkinut ja hylännyt kyseisen väitteen edellä 807–817 kohdassa, eikä mikään kantajien sen tueksi esittämissä perusteluissa anna mahdollisuutta katsoa, että rahtipalvelujen kokonaishinnan sisällyttäminen myynnin arvoon saattoi johtaa epäasianmukaisen myynnin arvon huomioon ottamiseen. Rahtipalvelujen muiden hintatekijöiden kuin lisien jättäminen pois myynnin arvosta johtaisi päinvastoin siihen, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen taloudellista merkitystä vähäteltäisiin keinotekoisesti.

929 Siltä osin kuin on kyse toisesta väitteestä, joka koskee saapuvien rahtipalvelujen myynnistä saadun liikevaihdon sisällyttämistä myynnin arvoon, on huomautettava, että siinä viitataan viidennen kanneperusteen ensimmäisessä osassa esitettyyn toiseen väitteeseen, johon kantajat vetosivat kumoamisvaatimusten tueksi. Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin tutkinut ja hylännyt kyseisen väitteen edellä 775–806 kohdassa, eikä mikään kantajien sen tueksi esittämissä perusteluissa anna mahdollisuutta katsoa, että saapuvien rahtipalvelujen myynnistä saadun liikevaihdon sisällyttäminen myynnin arvoon saattoi johtaa epäasianmukaisen myynnin arvon huomioon ottamiseen. Saapuvien rahtipalvelujen myynnistä kertyneen liikevaihdon jättäminen myynnin arvon ulkopuolelle estäisi sitä vastoin sen, että kantajille määrätään sakko, jolla kantajien riidanalaiseen kartelliin osallistumisen haitallinen vaikutus tavanomaiseen kilpailuun saadaan täsmällisesti mitatuksi (ks. vastaavasti tuomio 28.6.2016, Portugal Telecom v. komissio, T-208/13, EU:T:2016:368, 236 kohta).

930 Siltä osin kuin on kyse neljännestä väitteestä, joka koskee sellaisilla reiteillä, jotka eivät liity yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen, toteutuneita tuloja, on todettava, että se perustuu – kuten kumoamisvaatimusten tarkastelusta ilmenee (ks. edellä 818–822 kohta) – virheelliseen olettamaan eli siihen, ettei komissiolla ollut perusteita katsoa kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta ETA:n sisäisillä, unionin ja kolmansien maiden välisillä, unionin ja Sveitsin välisillä ja ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä. Tämä väite on siis hylättävä.

931 Tämän lisäksi komission unionin yleisen tuomioistuimen 12.4.2021 sille esittämään kysymykseen antamista vastauksista ilmenee, että edellä 926 ja 927 kohdassa tarkoitetusta myynnin arvosta on jätetty pois liikevaihto, joka kantajille kertyi niiden Tanskassa, Ruotsissa ja Norjassa yksinomaan sisäisesti liikennöimillä reiteillä (jäljempänä sisäiset reitit).

932 Unionin yleisen tuomioistuimen tiedusteltua komissiolta, oliko tällainen pois jättäminen yhdenvertaisen kohtelun periaatteen ja vuoden 2006 suuntaviivojen 13 kohdan mukaista, komissio huomautti yhtäältä, että 9.11.2010 tehdyn päätöksen jälkeen annetun oikeuskäytännön mukaan edellä 931 kohdassa tarkoitetut pois jätetyt tulot kuuluivat selvästi myynteihin, jotka saatiin kyseisessä kohdassa tarkoitettuun rikkomiseen suoraan tai epäsuorasti liittyen. Toisaalta komissio totesi olevan mahdollista, että tällaisia ”sisäisiä myyntejä” ei ollut vähennetty muihin tutkinnan kohteena olleisiin liikenteenharjoittajiin sovelletusta myynnin arvosta, koska se ei ollut kehottanut kyseisiä liikenteenharjoittajia tekemään niin, kun se hallinnollisessa menettelyssä esitti niille kysymyksiä niiden liikevaihdosta sakon määrän laskemiseksi ja koska kyseiset liikenteenharjoittajat, kantajia lukuun ottamatta, eivät vastauksissaan maininneet päättäneensä jättää huomiotta mainitut ”sisäiset myynnit”.

933 Komissio katsoo kuitenkin lähinnä, että unionin yleisen tuomioistuimen ei ole tarpeen ottaa huomioon kantajille sisäisillä reiteillä kertynyttä liikevaihtoa käyttäessään tarvittaessa täyttä harkintavaltaansa, koska kantajille määrätty sakko on edelleen asianmukainen ja oikeasuhteinen siinäkin tapauksessa, että kyseinen liikevaihto jätetään pois myynnin arvosta. Myöskään muut

tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat, jotka komission mukaan mahdollisesti sisällyttivät tällaiset sisäiset myynnit komissiolle hallintomenettelyssä ilmoittamaansa liikevaihtoon, eivät voi hyötyä jonkun muun hyväksi tapahtuneesta lainvastaisuudesta.

934 Kun kantajia kehotettiin esittämään vastineensa komission vastauksiin, ne vetosivat komission tavoin siihen, ettei ollut aiheellista palauttaa niiden myynnin arvoon niille sisäisiltä reiteiltä kertynyttä liikevaihtoa. Kantajien mukaan siitä ei yhtäältä seuraa epäyhdenvertaista kohtelua muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien vahingoksi, sillä kyseiset liikenteenharjoittajat, jotka eivät olleet hallintomenettelyssä maininneet ”sisäisten myyntien” toteuttamista, eivät olleet kantajiin rinnastettavassa tilanteessa. Toisaalta vain poikkeuksen soveltamisalaan kuuluvalla kahdenvälisellä yhteistyöllä Lufthansan kanssa oli kantajien mukaan ”vaikutusta” niiden sisäisillä reiteillä toteuttamiin palveluihin. Kantajat vetoavat lisäksi SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia COMP/39.462 – Huolinta) 28.3.2012 annettuun komission päätökseen C(2012) 1959 final liittyviin unionin tuomioistuimen tuomioihin.

935 Käsiteltävässä asiassa riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 1 kohdassa katsotaan tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien olevan vastuussa SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomisesta ETA:ssa sijaitsevien lentoasemien välisten reittien osalta. Toisin kuin kyseisen artiklan 2–4 kohdassa, jotka koskevat luonteeltaan väistämättä kansainvälisiä reittejä, 1 kohdan sanamuodon ymmärretään kattavan kaikki lentoasemien välillä liikennöidyt reitit, kunhan sekä lähtöpaikka että määräpaikka sijaitsevat ETA:ssa. Tästä voidaan päätellä, että 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetaan sekä jäsenvaltioiden tai ETA-sopimusten sopimuspuolten välisillä reiteillä että vain yhden jäsenvaltion tai yhden sopimuspuolen sisäisillä reiteillä noudatettua käyttäytymistä.

936 Näin ollen tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien vain yhden jäsenvaltion tai yhden sopimuspuolen sisällä liikennöimillä reiteillä saama liikevaihto kuuluu selvästi yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen soveltamisalaan, eikä kyseisen liikevaihdon taloudellista merkitystä tai kunkin tältä osin tutkinnan kohteena olleen liikenteenharjoittajan osallistumisen merkitystä arvioida asianmukaisesti, ellei kyseistä liikevaihtoa oteta huomioon sakon määrää laskettaessa.

937 On lisäksi todettava, että tietopyynnöissä, joita komissio esitti tutkinnan kohteena olleille liikenteenharjoittajille hallintomenettelyn aikana ja joiden avulla komissio pyrki muun muassa selvittämään niiden liikevaihdon ETA:n sisäisillä reiteillä, viitataan ”reitteihin, joiden osalta sekä lähtö- että määränpäälentoasema sijaitsivat ETA:n sisällä”, täsmentämättä sitä, että kyseisten reittien oli oltava valtioiden rajat ylittäviä. Riidanalaisen päätöksen 1197 kohdassa komissio toteaa myynnin arvon osalta, että ”[ETA:n sisäinen] liikevaihto kertyy [18:ssa niistä 28 maasta], jotka olivat tuolloin ETA-sopimuksen sopimuspuolia”, ja että ”[unionin ja Sveitsin] välinen liikevaihto kertyy tuolloisista [25 jäsenvaltiosta 15:n] ja Sveitsin välisillä reiteillä”. Sijapäätteen ”-ssa” käyttö edellisessä ja sanan ”välinen” käyttö jälkimmäisessä tapauksessa tuo selvästi esiin komission tarkoituksen olla tekemättä eroa sisäisten ja valtioiden rajat ylittävien reittien välillä ensiksi mainitussa tapauksessa, koska muutoin se olisi todennut, että ETA:n sisäinen liikevaihto kertyi sopimuspuolten ”välisillä” reiteillä.

938 Edellä esitetty tulkinta heijastaa komission tarkoitusta sellaisena kuin tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat sen ymmärtävät, minkä vahvistaa se, että kantajat väittivät nimenomaisesti hallintomenettelyssä, että myynnit sisäisillä reiteillä oli jätettävä pois niiden myynnin arvosta ETA:n sisäisillä reiteillä. Sisäisten reittien huomiotta jättämistä on nimittäin järkevää vaatia vain, jos myönnetään lähtökohtaisesti, että ne sisältyivät ETA:n sisäisiin reitteihin.

939 Tästä seuraa, että tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien yhden ainoan ja saman sopimuspuolen sisällä sijaitsevilla ETA:n sisäisillä reiteillä saamaa liikevaihtoa ei sisällytetty myynnin arvoon epähuomiossa, kuten komissio väittää. Kyseinen liikevaihto kuului komission hallintomenettelyssä tiedustelemiin seikkoihin, sisällytettiin myynnin arvoon, jota komissio käytti riidanalaisessa päätöksessä noudattamansa menetelmän perusteella, ja heijasti yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellistä vaikutusaluetta sellaisena kuin se ilmenee riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 1 kohdasta.

940 Jotta varmistetaan yhdenvertainen kohtelu myös niiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien välillä, jotka nostivat kanteen riidanalaisesta päätöksestä, unionin yleisen tuomioistuimen on näin ollen palautettava edellä 926 ja 927 kohdassa tarkoitettuun myynnin arvoon kantajille sisäisillä reiteillä kertynyt liikevaihto, jonka määrä on 7 991 282 euroa.

941 Tämän jälkeen on todettava, että riidanalaisen päätöksen 1198–1212 perustelukappaleessa mainituista syistä yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen on sovellettava 16 prosentin vakavuuskerrointa.

942 Viidennestä yhdeksänteen väite eivät osoita, että asia olisi toisin. Kyseisissä väitteissä viitataan lähinnä viidennen kanneperusteen toisessa osassa esitettyihin väitteisiin, joihin kantajat vetosivat kumoamisvaatimusten tueksi. Unionin yleinen tuomioistuin on kuitenkin tutkinut ja hylännyt kyseisen osan edellä 824–864 kohdassa, eikä ole mitään perusteita katsoa, että kyseiset väitteet oikeuttaisivat alle 16 prosentin vakavuuskertoimen.

943 Erityisesti sen väitteen osalta, jonka mukaan yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella ei ollut vaikutuksia suureen yleisöön ja johon viitataan nyt käsiteltävien vaatimusten tueksi esitetyssä seitsemännessä väitteessä, on lisättävä, että sakon määrää ei voida pitää epäasianmukaisena yksinomaan sillä perusteella, ettei se heijasta taloudellista vahinkoa, jonka kyseessä oleva kilpailusääntöjen rikkominen on aiheuttanut tai on voinut aiheuttaa (tuomio 29.2.2016, Schenker v. komissio, T-265/12, EU:T:2016:111, 287 kohta). Tämä väite ei siis oikeuta alentamaan vakavuuskerrointa.

944 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo sitä vastoin, että vakavuuskerrointa on alennettava sen huomioon ottamiseksi, että polttoainelisään liittyvä yhteensovittaminen Thaimaasta tulevilla ja ETA:han saapuvilla reiteillä 20.7.2005 ja 14.2.2006 välisenä aikana ei polttoainelisän osalta rikkonut SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa. Tämän seurauksena mainitun osatekijän vaikutusala nimittäin supistuu. Koska tämän supistumisen kesto on rajallinen eikä se koske ETA:sta lähteviä ja Thaimaahan saapuvia lentoja, unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että sen huomioon ottamiseksi on riittävää laskea 16 prosentin vakavuuskerroin 15,7 prosenttiin.

945 Lisämäärän osalta on muistettava, että vuoden 2006 suuntaviivojen 25 kohdassa määrätään, että riippumatta rikkomiseen osallistuneen yrityksen osallistumisen kestosta, komissio sisällyttää perusmäärään määrän, joka on 15–25 prosenttia myyntiarvosta, estääkseen yrityksiä osallistumasta hintojen vahvistamisesta, markkinaosuuksista ja tuotantorajoituksista tehtäviin horisontaalisiin sopimuksiin. Kyseisessä kohdassa täsmennetään, että päättääkseen kussakin

tapauksessa huomioon otettavan osuuden myynnin arvosta komissio ottaa huomioon useita tekijöitä, erityisesti samojen suuntaviivojen 22 kohdassa mainitut tekijät. Komissio ottaa juuri kyseiset tekijät huomioon vahvistaessaan vakavuuskertoimen, ja niihin kuuluvat kilpailusääntöjen rikkomisen luonne, kaikkien osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus, rikkomisen maantieteellinen ulottuvuus ja se, onko rikkominen toteutunut käytännössä.

946 Unionin tuomioistuimet ovat päätelleet tästä, että vaikka komissio ei erityisesti perustele lisäsummassa käytetyn myynnin arvon osuutta, tässä yhteydessä riittää pelkkä viittaus vakavuuden arvioinnissa käytettyjen tekijöiden analysointiin (tuomio 15.7.2015, SLM ja Ori Martin v. komissio, T-389/10 ja T-419/10, EU:T:2015:513, 264 kohta).

947 Riidanalaisen päätöksen 1219 perustelukappaleessa komissio arvioi, että ”lisämäärään osalta sovellettavan prosenttiosuuden o[li] oltava 16 prosenttia”, kun otetaan huomioon ”asian erityiset olosuhteet” ja vakavuuskerrointa määritettäessä huomioon otetut kriteerit.

948 Tästä seuraa, että riidanalaisen päätöksen 1198–1212 perustelukappaleessa ja edellä 944 kohdassa huomioon otettujen syiden perusteella unionin yleinen tuomioistuin katsoo 15,7 prosentin lisämäärän olevan asianmukainen.

949 Lisäksi on sovellettava menetelmää, jota komissio käytti laskiessaan kuhunkin kolmeen kantajaan sovellettavan lisämäärän, sellaisena kuin se ilmenee riidanalaisen päätöksen 1221–1229 perustelukappaleesta.

950 Riidanalaisen päätöksen 1214–1217 perustelukappaleesta ilmenee lisäksi, että kantajien yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistumisen keston perusteella komissio otti huomioon seuraavat kertoimet:

– 4 ja 5/12 SAS:n osalta, 4 ja 8/12 SAS Cargon osalta ja 4 SAS Consortiumin osalta ETA:n sisäisillä reiteillä

– 1 ja 9/12 SAS:n ja SAS Cargon osalta unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä

– 3 ja 8/12 SAS:n ja SAS Cargon osalta ja 1 ja 6/12 SAS Consortiumin osalta unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä

– 8/12 SAS:n ja SAS Cargon osalta ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä.

951 Koska unionin yleinen tuomioistuin ei todennut virhettä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen keston määrittämisessä, sen on näin ollen hylättävä kymmenes väite ja otettava huomioon edellisessä kohdassa esitetyt kertoimet.

952 Sakon perusmääräksi on siis vahvistettava 19 953 394,43 euroa SAS Consortiumin osalta, 92 200 925,36 euroa SAS Cargon ja 93 345 061,65 euroa SAS:n osalta.

953 Siltä osin kuin on kyse 50 prosentin yleisestä alennuksesta, on todettava, ettei komission vaatimusta alennuksen peruuttamisesta kantajien osalta voida hyväksyä. Kuten vastinekirjelmästä ilmenee, tässä vaatimuksessa oletetaan unionin yleisen tuomioistuimen katsovan, että saapuvien rahtipalvelujen myynnistä kertynyttä liikevaihtoa ei voitu sisällyttää myynnin arvoon. Unionin yleinen tuomioistuin kuitenkin kieltäytyi tekemästä näin edellä 929 kohdassa.

954 Sen jälkeen, kun sakon perusmäärään on sovellettu 50 prosentin yleistä alennusta, jota sovelletaan perusmäärään vain siltä osin kuin se koskee ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden sekä unionin ja kolmansien maiden välisiä reittejä (ks. riidanalaisen päätöksen 1241 perustelukappale), sakon perusmääräksi, jota kantajat eivät ole tehokkaasti riitauttaneet kumoamisvaatimusten yhteydessä ja joka ei ole epäasianmukainen, on siis vahvistettava pyöristämisen jälkeen 19 900 000 euroa SAS Consortiumin, 65 000 000 euroa SAS Cargon ja 65 000 000 euroa SAS:n osalta. Unionin yleinen tuomioistuin katsoo tältä osin asianmukaiseksi pyöristää kyseistä perusmäärää alaspäin kahden ensimmäisen numeron tarkkuudella, lukuun ottamatta niitä tapauksia, joissa kyseinen alennus olisi enemmän kuin 2 prosenttia sakon määrästä ennen pyöristämistä, jolloin kyseistä määrää pyöristetään kolmen ensimmäisen numeron tarkkuudella. Tämä menetelmä on objektiivinen, se mahdollistaa sen, että kaikki tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat, jotka ovat nostaneet kanteen riidanalaisesta päätöksestä, voivat saada alennuksen, ja sillä vältetään epäyhdenvertainen kohtelu (ks. vastaavasti tuomio 27.2.2014, InnoLux v. komissio, T-91/11, EU:T:2014:92, 166 kohta).

955 Siltä osin kuin on kyse yhdennestätoista väitteestä, jonka mukaan rikkomista ei uusittu, on muistutettava, että riidanalaisen päätöksen 1243–1245 perustelukappaleessa SAS Cargolle ja SAS Consortiumille määrättiin 50 prosentin korotus sakon perusmäärään rikkomisen uusimisen vuoksi. Kantajien väitteet menevät kuitenkin päällekkäin niiden viidennen kanneperusteen neljännen osan tueksi esitettyjen väitteiden kanssa, joihin vedottiin kumoamisvaatimusten tueksi ja jotka unionin yleinen tuomioistuin tutki ja hylkäsi edellä 868–885 kohdassa, eikä ole mitään perusteita katsoa, että kantajien rikkomisen uusimista koskeva käyttäytyminen oikeuttaisi korottamaan sakon perusmäärää alle 50 prosenttia.

956 Sakon perusmäärään tehtyjen mukautusten osalta on lopuksi huomautettava, että kantajat saivat 15 prosentin yleisen alennuksen, jonka riittävyyden ne riitauttavat sekä kumoamisvaatimusten tueksi esitetyn viidennen kanneperusteen viidennen osan että kolmannestatoista viidenteentoista väitteen yhteydessä. Kyseiset väitteet menevät kuitenkin päällekkäin niiden viidennen kanneperusteen viidennen osan yhteydessä esitettyjen väitteiden kanssa, jotka unionin yleinen tuomioistuin on tutkinut ja hylännyt edellä 886–904 kohdassa, eikä mikään niissä oikeuta myöntämään lisäalennusta tiettyihin sääntelyjärjestelmiin sisältyvän edistämisen tai asiaa koskevien käytäntöjen tai vakuuttelujen nojalla. Käänteisesti tarkasteltuna komission vaatimusta kyseisen alennuksen myöntämisen peruuttamisesta ei voida hyväksyä edellä 953 kohdassa esitettyjä syitä vastaavista syistä.

957 Riidanalaisen päätöksen 1258 ja 1259 perustelukappaleessa komissio myönsi lisäksi kantajille 10 prosentin alennuksen sakon perusmäärästä sillä perusteella, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen vain rajallisesti, mutta kantajat katsovat näiden vaatimusten tueksi esittämässään kahdennessatoista väitteessä kyseisen alennuksen olevan riittämätön. On kuitenkin huomautettava, että komissio teki virheen katsoessaan kantajien olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijästä, joka koskee provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, ja että se näin ollen yliarvioi niiden osuuden yhtenä kokonaisuutena pidettävässä jatketussa kilpailusääntöjen rikkomisessa. Näin ollen ei ollut asianmukaista myöntää kantajille vain 10 prosentin alennusta tällä perusteella.

958 Kun siis otetaan huomioon se yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen kokonaiskestoon nähden rajallinen aika, jonka tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat yhteensovittivat toimintansa siltä osin kuin on kyse provisioiden

maksamisesta kieltäytymisestä, unionin yleinen tuomioistuin katsoo 21 prosentin alennuksen olevan asianmukainen sillä perusteella, että kantajat osallistuivat rajallisesti yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

959 Sitä vastoin unionin yleinen tuomioistuin ei katso, että riidanalaisen päätöksen 196, 223, 406, 415, 443 ja 517 perustelukappaleessa kuvatun yhteydenpidon poistaminen indisiokokonaisuudesta oikeuttaisi myöntämään kantajille lisäalennuksen tällä perusteella. Kyseinen yhteydenpito koski polttoainelisään liittyvää näkemystenvaihtoa, joka tapahtui WOW-allianssin (223 ja 517 perustelukappale) ja ACCS:n (443 perustelukappale) puitteissa ja yleisemmin keskushallinnon tasolla (196, 406 ja 415 perustelukappale). On yhtäältä korostettava, että huolimatta kyseisen yhteydenpidon jättämisestä pois indisiokokonaisuudesta, johon komissio saattoi vedota, on edelleen olemassa laajalti perusteita sen tueksi, että kantajat osallistuivat kuhunkin näistä kolmentyyppisistä yhteydenotoista ja varsinkin yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen polttoainelisään liittyvään osatekijään yleisesti. Toisaalta on huomautettava, ettei yksikään näkemystenvaihto koske turvallisuuslisää. Ei siis ole asianmukaista myöntää kantajille 21:tä prosenttia suurempaa alennusta sillä perusteella, että ne osallistuivat yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen rajallisesti.

960 On lisäksi katsottava, että kantajien sakoista vapauttamisen ja sakkojen lieventämisen perusteella saama 15 prosentin alennus on edelleen asianmukainen.

961 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella kantajille määrätyn sakon määrä on laskettava seuraavasti: perusmäärä määritetään ensinnäkin siten, että yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden perusteella sovelletaan prosenttilukua 15,7 sen myynnin arvoon, jonka kantajat toteuttivat vuonna 2005 ETA:n sisäisillä, unionin ja kolmansien maiden välisillä, ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä sekä unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä, ja tämän jälkeen rikkomisen keston perusteella sovelletaan edellä 950 kohdassa kuvattuja kertoimia sellaisina kuin niitä on mukautettu edellä 951 kohdassa esitettyjen toteamusten mukaisesti, ja lopuksi sovelletaan 15,7 prosentin suuruista lisämäärää, mikä johtaa SAS Consortiumin osalta 19 900 000 euron, SAS Cargon osalta 92 200 925,36 euron ja SAS:n osalta 93 345 061,65 euron välisummaan. Sen jälkeen, kun tähän määrään on sovellettu 50 prosentin yleistä alennusta, sen suuruudeksi on vahvistettava pyöristettynä 19 900 000 euroa SAS Consortiumin, 65 000 000 euroa SAS Cargon ja 65 000 000 euroa SAS:n osalta. Sen jälkeen, kun perusmäärää on korotettu 50 prosenttia rikkomisen uusimisen vuoksi SAS Consortiumin ja SAS Cargon osalta, siihen on sovellettu 15 prosentin yleistä alennusta ja 21 prosentin lisäalennusta sillä perusteella, että kantajien osallistuminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen oli rajallista, tämän määrän suuruudeksi on vahvistettava 22 686 000 euroa SAS Consortiumin, 74 100 000 euroa SAS Cargon ja 43 647 500 euroa SAS:n osalta. Lopuksi näitä määriä on vielä alennettava 15 prosenttia sakoista vapauttamisen ja sakkojen lieventämisen perusteella, minkä johdosta sakon lopullisen määrän suuruus on 19 283 100 euroa SAS Consortiumin, 62 985 000 euroa SAS Cargon ja 37 100 375 euroa SAS:n osalta.

962 Kantajille erikseen ja yhteisvastuullisesti määrättävien sakkojen määrästä unionin yleinen tuomioistuin katsoo, ettei ole aiheellista poiketa komission riidanalaisen päätöksen 1226 ja 1231–1234 perustelukappaleessa kuvailemasta menetelmästä. Pelkästään SAS Consortiumille määrättävän sakon määräksi on siis vahvistettava 7 030 618 euroa, SAS Cargolle ja SAS Consortiumille yhteisvastuullisesti määrättävän sakon määräksi 5 937 909 euroa, SAS Cargolle, SAS Consor-

tiumille ja SAS:lle yhteisvastuullisesti määrättävän sakon määräksi 6 314 572 euroa, SAS Cargolle ja SAS:lle yhteisvastuullisesti määrättävän sakon määräksi 29 045 427 euroa ja SAS Cargolle määrättävän sakon määräksi 21 687 090 euroa.

IV Oikeudenkäyntikulut

963 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 134 artiklan 3 kohdan mukaan silloin, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, kukin asianosainen vastaa omista kuluistaan. Unionin yleinen tuomioistuin voi kuitenkin päättää, että asianosainen vastaa omista kuluistaan ja se velvoitetaan korvaamaan suhteellinen osuus vastapuolen kuluista, jos tämä on perusteltua asiassa ilmenneiden seikkojen vuoksi.

964 Nyt käsiteltävässä asiassa huomattava osa kantajien vaatimuksista hyväksyttiin. Näin ollen asian olosuhteita arvioidaan asianmukaisesti, kun määrätään, että kantajat vastaavat yhdestä neljäsosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan ja että komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan kolme neljäsosaa kantajien oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu neljäs jaosto),

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen 8 artiklan mukaisesta menettelystä (Asia AT.39258 – Lentorahti) 17.3.2017 annetun komission päätöksen C(2017) 1742 final 1 artiklan 1 kohdan o, p ja q alakohta, 2 kohdan o ja p alakohta, 3 kohdan o ja p alakohta ja 4 kohdan o, p ja q alakohta kumotaan siltä osin kuin ne koskevat SAS AB:n, SAS Cargo Group A/S:n ja Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenin osallistumista yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijään, joka koskee lisiin liittyvien provisioiden maksamisesta kieltäytymistä.**

2) **Kumotaan 1 artiklan 2 kohdan o ja p alakohta siltä osin kuin ne koskevat SEUT 101 artiklan rikkomista Thaimaasta lähtevillä ja Euroopan unioniin saapuvilla reiteillä 20.7.2005 ja 14.2.2006 välisenä aikana polttoainelisään liittyvän osatekijän osalta sekä 1 artiklan 3 kohdan o ja p alakohta siltä osin kuin ne koskevat ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomista Thaimaasta lähtevillä ja Euroopan talousalueelle saapuvilla reiteillä 20.7.2005 ja 14.2.2006 välisenä aikana polttoainelisään liittyvän osatekijän osalta.**

3) **Kumotaan 3 artiklan n–r alakohta.**

4) **Vahvistetaan Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenille määrätyn sakon määräksi 7 030 618 euroa, SAS Cargo Groupille ja Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenille yhteisvastuullisesti määrätyn sakon määräksi 5 937 909 euroa, SAS Cargo Groupille, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenille**

ja SAS:lle yhteisvastuullisesti määrätyn sakon määräksi 6 314 572 euroa, SAS Cargo Groupille ja SAS:lle yhteisvastuullisesti määrätyn sakon määräksi 29 045 427 euroa ja SAS Cargo Groupille määrätyn sakon määräksi 21 687 090 euroa.

5) **Kanne hylätään muilta osin.**

6) **Euroopan komissio vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan kolme neljäsosaa SAS Cargo Groupin, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedenin ja SAS:n oikeudenkäyntikuluista.**

7) **SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden ja SAS vastaavat yhdestä neljäsosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Julistettiin Luxemburgissa 30 päivänä maaliskuuta 2022.

Allekirjoitukset

Sisällys

I Asian tausta . . . 2

A Hallinnollinen menettely . . . 2

B Komission 9.11.2010 tekemä päätös . . . 3

C Kanne, joka nostettiin 9.11.2010 tehdystä päätöksestä unionin yleisessä tuomioistuimessa . . . 6

D Riidanalainen päätös . . . 8

II Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset . . . 18

III Oikeudellinen arviointi . . . 19

A Kumoamisvaatimukset . . . 19

1. Ensimmäinen kanneperuste, jonka mukaan puolustautumisoikeuksia ja prosessuaalisen yhdenvertaisuuden periaatetta on loukattu sen vuoksi, että oikeus saada tutustua syyllisyyttä ja syyttömyyttä osoittavaan selvitysaineistoon on evätty . . . 20

a) Selvitysaineisto, jonka väitetään osoittavan syyllisyyden . . . 23

b) Selvitysaineisto, jonka väitetään osoittavan syyttömyyden . . . 25

c) Päätelmä . . . 27

2. Toinen kanneperuste, joka koskee kuulluksi tulemista koskevan oikeuden loukkaamista ja toimivallan puuttumista . . . 28

a) Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee kuulluksi tulemista koskevan oikeuden loukkaamista ja komission toimivallan puuttumista siltä osin kuin on kyse SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta saapuviin reitteihin . . . 28

1) Oikeus tulla kuulluksi . . . 28

2) Kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltaminen . . . 31

i) Saapuvia rahtipalveluja koskevan yhteensovittamisen vaikutukset, kun tätä yhteensovittamista tarkastellaan erikseen . . . 32

– Kyseessä olevan vaikutuksen merkityksellisyys . . . 33

– Kyseessä olevan vaikutuksen ennakoitavuus . . . 35

– Kyseessä olevan vaikutuksen huomattavuus . . . 37

– Kyseessä olevan vaikutuksen välittömyys . . . 39

ii) Yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutukset, kun tätä rikkomista tarkastellaan kokonaisuutena 41

b) Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisiä reittejä 42

3. Kolmas kanneperuste, jonka mukaan arvioitiin virheellisesti käyttäytymistä, johon kantajat osallistuivat, ja sitä, että se osoitti niiden osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen taikka tienneen siitä 45

a) Ensimmäinen osa, jonka mukaan ulottuvuudeltaan maailmanlaajuisen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osoittamisessa tapahtui useita lainvastaisuuksia 46

1) Ensimmäinen väite, joka perustuu perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiin ja virheellisiin toteamuksiin, jotka koskevat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen maailmanlaajuista luonnetta 46

2) Toinen väite, joka perustuu luonteeltaan yhtenä kokonaisuutena pidettävää kilpailusääntöjen rikkomista koskeviin virheellisiin toteamuksiin 51

3) Kolmas väite, joka perustuu luonteeltaan jatkettuna pidettävää kilpailusääntöjen rikkomista koskeviin virheellisiin toteamuksiin 56

b) Kanneperusteen toinen osa, joka koskee Lufthansan kanssa tehtyyn kahdenväliseen allianssiin liittyvän käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä 56

c) Kanneperusteen kolmas osa, joka koskee joulukuussa 1999 Star Cargo -allianssin yhteydessä käydyn sähköpostiviestien vaihdon arvioinnissa tehtyjä virheitä 60

d) Kanneperusteen neljäs osa, joka koskee WOW-allianssiin liittyvän käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä 65

1) Ensimmäinen väite, joka koskee WOW-allianssin jäsenten välisen yhteydenpidon lainvastaisuuden toteamisessa tehtyjä virheitä 65

i) Puolustautumisoikeuksien loukkaaminen 66

ii) WOW-allianssin laajuus ja sen tosiasiallinen toteuttaminen 67

iii) WOW-allianssin yhteydessä käydyn yhteydenpidon ulottuvuus 69

2) Toinen väite, joka perustuu tuottamukselliseen laiminlyöntiin sen tutkimisessa, oliko WOW-allianssin jäsenten välinen yhteydenpito SEUT 101 artiklan mukaista 72

i) Lentoyhtiöiden alliansseihin sovellettavan oikeussäännön uuden tulkinnan taannehtiva ja syrjivä soveltaminen 72

ii) SEUT 101 artiklan 3 kohdan soveltamiseen liittyvien kantajien lausuntojen huomiotta jättäminen 73

3) Kolmas väite, joka perustuu virheisiin, jotka koskevat WOW-allianssissa käydyn yhteydenpidon sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen alaan 74

e) Kanneperusteen kahdeksas osa, joka perustuu virheisiin, joita tehtiin sisällytettäessä eräissä maissa sattuneita erilaisia paikallisia tapahtumia yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen 75

f) Kanneperusteen viides osa, joka perustuu virheisiin, jotka koskevat kapasiteettien varaussopimuksiin liittyvän yhteydenpidon sisällyttämistä yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen 80

g) Kanneperusteen kuudes osa, joka koskee kolmansissa maissa tapahtuneen yhteydenpidon arvioinnissa tehtyjä virheitä 84

1) Ensimmäinen väite, joka koskee suvereniteettiperiaatteen ja puuttumattomuusperiaatteen loukkaamista 85

2) Toinen väite, joka koskee virheitä sen valtion pakkokeinon arvioinnissa, jota kantajiin niiden mukaan sovellettiin useissa kolmansissa maissa 85

i) Hongkong 87

ii) Japani 90

iii) Muut kolmannet maat 93

3) Kolmas väite, joka koskee virheitä, jotka tehtiin sovellettaessa SEUT 101 artiklan 1 kohtaa saapuviin reitteihin liittyvään, päivämäärää 1.5.2004 aikaisempaan käyttäytymiseen ja sovellettaessa EY:n ja Sveitsin välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklaa unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin liittyvään, päivämäärää 1.6.2002 aikaisempaan käyttäytymiseen 95

4) Neljäs väite, joka koskee Sveitsissä noudatetun käyttäytymisen arvioinnissa tehtyjä virheitä 100

5) Viides väite, joka koskee virhettä, joka tehtiin sisällytettäessä kantajien kolmansissa maissa noudattama käyttäytyminen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen 103

h) Seitsemäs osa, joka koskee virheitä niiden spekulaatioiden arvioinnissa, joita muut liikenteenharjoittajat esittivät kantajien käyttäytymisestä 103

i) Kanneperusteen yhdeksäs osa, joka koskee virheitä niiden tietojen arvioinnissa, joita kantajilla oli muiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien käyttäytymisestä 107

1) Lisät 108

2) Provisioiden maksamisesta kieltäytyminen 113

j) Kanneperusteen kymmenes osa, joka koskee virheitä sen indisiokokonaisuuden kokonaisarvioinnissa, johon komissio vetoaa 116

4. Neljäs kanneperuste, joka koskee SEUT 266 artiklan rikkomista, perusoikeuskirjan 17 artiklassa suojatun omistusoikeuden loukkaamista ja perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiä . . . 118

a) Ensimmäinen osa, joka koskee SEUT 266 artiklan rikkomista . . . 118

b) Kanneperusteen toinen osa, joka koskee perusoikeuskirjan 17 artiklassa suojatun omistusoikeuden loukkaamista . . . 120

c) Kanneperusteen kolmas osa, joka koskee perusteluvelvollisuuden laiminlyöntiä . . . 122

5. Viides kanneperuste, joka koskee virheitä kantajille määrätyn sakon määrän määrittämisessä . . . 123

a) Kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee virheitä myynnin arvon määrittämisessä . . . 123

1) Sen liikevaihdon sisällyttäminen myynnin arvoon, joka on saatu rahtipalvelujen myynnistä ETA:n, unionin lukuun ottamatta, ja Sveitsin välisillä reiteillä . . . 124

2) ETA:n ulkopuolella toteutetusta myynnistä saadun liikevaihdon sisällyttäminen myynnin arvoon ja 50 prosentin yleinen alennus 151 . . . 125

3) Rahtipalvelujen kokonaishinnan sisällyttäminen myynnin arvoon pelkkien lisien sijasta . . . 129

4) Sellaisilla reiteillä toteutetun myynnin sisällyttäminen myynnin arvoon, jotka eivät liity paikallisiin yksittäistapauksiin, joihin kantajien väitetään osallistuneen ”muutamilla reiteillä” . . . 131

b) Kanneperusteen toinen osa, joka koskee yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden määrittämisessä tehtyjä virheitä . . . 131

c) Kanneperusteen kolmas osa, joka koskee yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen keston määrittämisessä tehtyjä virheitä . . . 137

d) Kanneperusteen neljäs osa, joka koskee virheitä, jotka tehtiin korotettaessa sakon perusmäärää rikkomisen uusimisen vuoksi . . . 137

e) Kanneperusteen viides osa, joka koskee lieventävien seikkojen huomioon ottamisessa tehtyjä virheitä . . . 140

B Vaatimukset kantajille määrätyn sakon määrän muuttamisesta . . . 143

IV Oikeudenkäyntikulut . . . 153